

Styrelse/Nämnd: Kommunstyrelsen

Dag, tid: 2021-08-24, kl. 09:30 – ca 11:00

Plats: Kf-salen

Övrigt: Deltagande sker digitalt via VideoMeet

Ärenden:**Dnr:****Sida:****Beslutsärenden**

Val av justerare

- | | | |
|---|--|-------------|
| 1 | Plan för trafik | KS.2020.220 |
| 2 | Åtgärder för hastighet och trafiksäkerhet på Lagastigen, finansiering | KS.2021.206 |
| 3 | Redovisning av metod för redovisning av hur många studenter på Vuxenutbildningen som gått vidare till fortsatta studier eller arbete | KS.2021.168 |

Anmälan delegation

- | | | |
|---|----------------------------------|--|
| 4 | Redovisning av delegationsbeslut | |
|---|----------------------------------|--|

Beredningsärenden

- | | | |
|----|---|-------------|
| 5 | Översyn av valdistriktsindelningen inför valen 2022 | KS.2021.271 |
| 6 | Markanvisningsavtal gällande fastigheterna Värnamo Helmershus 6:39, 6:90 och 6:104 | KS.2020.346 |
| 7 | Försäljning del av Forsheda 5:108 | KS.2021.341 |
| 8 | Köpekontrakt gällande försäljning del av Västhorja 12:1 inom kv. Minken i Värnamo | KS.2021.395 |
| 9 | Köpekontrakt berörande del av Horda 7:2 och Horda 12:1 (Hordakryset) | KS.2021.363 |
| 10 | Skrivelse från Landeryds Järnvägsmuseum angående vattentornet på bangården i Värnamo | KS.2021.380 |
| 11 | Skrivelse från fastighetsägare på Herrgården 7-19 gällande fastigheten Herrgården 6, Värnamo kommun | KS.2021.367 |
| 12 | Utredning av framtida administration av stiftelser | KS.2021.394 |

2021-08-24

2
2(2)**Informationsärenden**

- | | | |
|----|----------------------------------|-------------|
| 13 | Kommundirektören informerar | KS.2021.12 |
| 14 | Covid-19 | KS.2020.215 |
| 15 | Tidiga samordnade insatser (TSI) | |
| 16 | Meddelanden | KS.2021.396 |
| 17 | Övriga ärenden | |

Mikael Karlsson
Ordförande

Riitta Andersson
Sekreterare



1 (1)

2021-04-15

Samhällsbyggnadsnämnden

Samhällsbyggnadsförvaltningen
Plan- och byggavdelningen
Peter Gustavsson
Telefon: 0370-37 77 86 E-post:
peter.gustavsson@varnamo.se

Tjänsteskrivelse

Plan för trafik i Värnamo kommun

Dnr: 14.0140.501

Ärendebeskrivning

Plan för trafik i Värnamo kommun är ett strategiskt dokument där kommunen slår fast inriktningen på transportsektorns omställning i kommunen. Planen har en bred syn på alla trafikslag men är tydlig med att de hållbara trafikslagen behöver prioriteras för att kommunen ska kunna växa till 40 000 invånare. Planens inriktning utgår från uppdraget som förvaltningen fick 2014. Plan för trafik beaktar därför, i betydande omfattning, Fossilfriutredningen och klargör därmed Värnamo kommuns åtaganden för att uppnå minskningarna av växthusgaser från just transportsektorn.

Planen har i huvudsak arbetats fram av tjänstemän på samhällsbyggnadsförvaltningen, tekniska förvaltningen och kommunledningsförvaltningen. Planen har varit ute på remiss där 12 remissvar inkommit och beaktats i slutversionen. Därefter har flera möten genomförts parallellt med den fördjupade översiktsplanen som främst behandlat parkeringsfrågan i centrala Värnamo. Dessa möten har även visat hur översiktsplanen, den fördjupade översiktsplanen för Värnamo stad påverkat innehållet i Plan för trafik i Värnamo kommun.

Med anledning av de inkomna synpunkterna och efterföljande mötena har Plan för Trafik i Värnamo nu reviderats och omarbetats. Samhällsbyggnadsförvaltningen bedömer att frågan nu är tillräckligt utredd och anser att planen är klar att antas. Samhällsbyggnadsnämnden behöver ta ställning till förslaget och skicka vidare ärendet till kommunfullmäktige, via kommunstyrelsen, för antagande.

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden föreslås besluta:

att ställa sig bakom förslaget till Plan för trafik i Värnamo kommun, samt

att Plan för trafik i Värnamo kommun skickas vidare för antagande i kommunfullmäktige via kommunstyrelsen.

Peter Gustavsson
Trafikplanerare

Plan för trafik i Värnamo kommun för ett långsiktigt hållbart trafiksystem!





kommun

Plan för trafik i Värnamo

Antagen av kommunfullmäktige 202x-xx-xx. Gäller från 202x-xx-xx

Reglemente

Kommunala beslut som utöver kommunallag och andra författningar styr och reglerar kommunala verksamheter. Innefattar Nämndreglementen, Delegeringsordningar, Bolagsordningar, Ägardirektiv, Föreskrifter, Kommunala taxor och avgifter.

Policy

Anger principer och värdegrundsbaserat förhållningssätt och tjänar som vägledning inom det aktuella området.

Plan

Beskriver strategier för arbetet med utvecklingen av Värnamo som kommun, och utvecklingsarbete inom kommunens organisation.

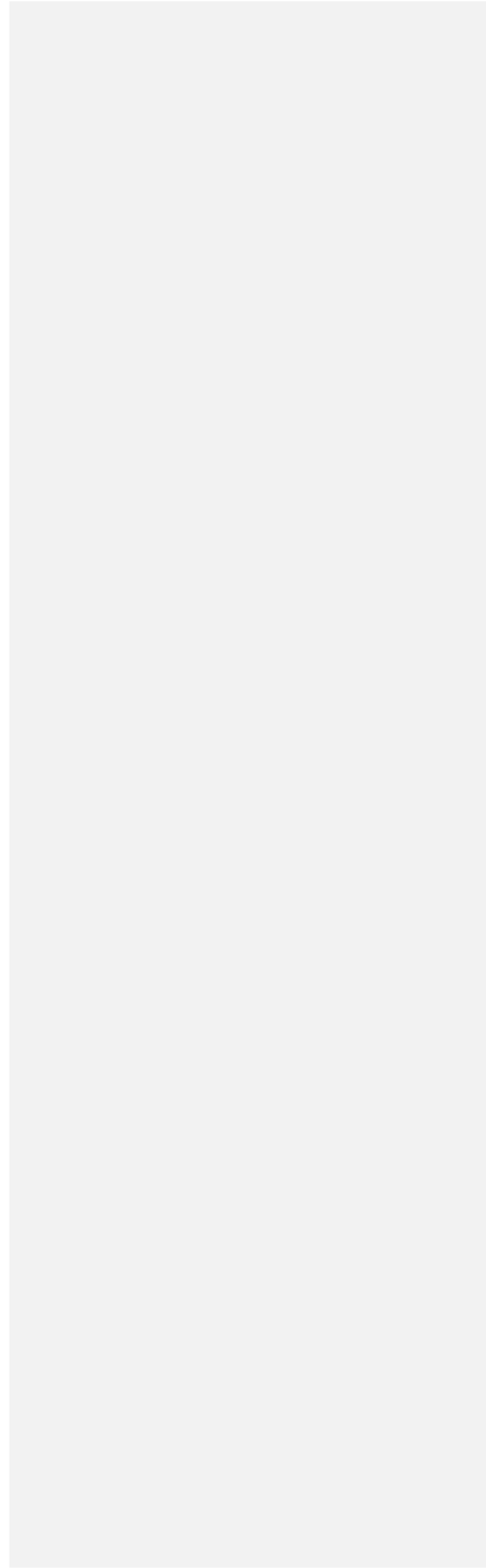
Åtgärdsplan

Anger konkreta åtgärder, tidsramar och ansvar.

Riktlinje

Beskriver hur förvaltning bedriver den befintliga verksamheten, eller ett visst område, så att den bedrivs effektivt och med god kvalitet.

Fastställd av: Kommunfullmäktige**Datum:** 2020-xx-xx, § xxx**Dokumentet gäller från:** 202x-xx-xx**Dokumentet gäller för:** Kommunstyrelsen och kommunens nämnder och utskott**Dokumentansvarig:** Trafikplanerare på Samhällsbyggnadsförvaltningen



Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
Inledning	5
Syfte	5
Avgränsningar	5
Genomförande	5
Bakgrund	6
Varför behövs ett långsiktigt balanserat trafiksystem	8
Så lyckas vi med omställningen	11
Trafikstrategisk helhetssyn	14
Värnamo kommuns övergripande ställningstaganden för ett hållbart trafiksystem	15
Ställningstaganden gång- och cykeltrafik	16
Ställningstaganden kollektivtrafik	16
Ställningstaganden biltrafik	17
Ställningstaganden godstrafik	18
Ställningstaganden beteendepåverkande åtgärder	18
Planens ekonomiska konsekvenser	18
Planens sociala konsekvenser	18
Ansvarig	19
Uppföljning	19
Referenser	19
Bilagor	20
Här bor invånarna i Värnamo	20
Begreppsförtydliganden	20
Genomförda utredningar och trafikstatistik.....	22
Resvanor	25
Belastning och ledig kapacitet	26

Sammanfattning

Plan för trafik i Värnamo kommun ska ge förutsättningar att långsiktigt planera omställningsarbetet och därigenom ligga till grund för kommunens återkommande verksamhets- och investeringsplan. Plan för trafik i Värnamo kommun ska ses som ett redskap inom detaljplanering, bygglov och genomförande för att göra nödvändiga prioriteringar och avvägningar. Plan för trafik i Värnamo kommun är utarbetad utifrån beslutet i Miljö- och stadsbyggnadsnämnden 2014 och därefter beslutad och antagen i Värnamo kommuns fullmäktige.

Samhällsbyggnadsförvaltningen har, på uppdrag från miljö- och stadsbyggnadsnämnden 2014, arbetat fram ställningstaganden för hållbara, trygga, jämlika och jämställda möjligheter att pendla till arbete, skola och fritidsaktiviteter. Plan för trafik förhåller sig strikt till Översiktsplanens uttalade ambitioner om ett långsiktigt hållbart transportsystem. Plan för trafik i Värnamo kommun är Översiktsplanens förlängda arm avseende ställningsantaganden inom trafikområdet.

Transportsektorn bidrar till negativa klimatförändringar samtidigt som betydande ytor tagits i anspråk för att färdas och parkera på. Av Sveriges totala koldioxidutsläpp kommer omkring 30 procent från vägtransportsektorn¹. Många är numera medvetna om att utsläppen bidrar till växthuseffekten, vilket Sverige i internationella styrdokument ställt sig bakom att kraftigt minska. Därav måste vi helt enkelt förändra våra resvanor och som kommun görs detta främst genom samhällsplanering och verka som goda förebilder.

Mer än hälften av alla personresor i tätorter är så korta att de oftast kan ersättas med gång-, cykel- och kollektivtrafik. Dessa färdslag ökar även förutsättningarna för bättre integration, upplevd säkerhet och en levande stadskärna när fler rör sig ute på allmänna platser. Män åker mer bil än kvinnor vilket är en tydlig ojämlikfråga. För att minska långväga godstransporter behöver en större del ske på järnväg. Att ställa om resvanor och transporter börjar i samhällsplanering men är beroende av teknikutveckling och beteendeförändringar. Förutsättningarna för att resa hållbart skiljer sig men totalt sett måste resandet förändras, minskas och effektiviseras. För att göra detta möjligt måste transportsystemen anpassas och förutsättningarna för gång-, cykel- och kollektivtrafik förbättras. Genom att frigöra ytkrävande markparkeringsplatser kan förtätning ske som bidrar till en mer tillgänglig, levande, trygg och jämställd plats att vistas och leva på. Utifrån planmonopolet, med stadsförtätning som inriktning, bygger ställningstagandena i Plan för trafik mycket på ”stråk- och nodtänk”. Begreppen *närhet*, *täthet* och *tillgänglighet* utgör grunden för att minska bilberoendet och öka förutsättningarna för de hållbara transportslagen. Att resa mindre eller i större omfattning samåka, vilket är ett sätt för boende på landsbygden att bidra, resulterar också till minskat transportarbete. Landsbygden ska värnas vilket gör att bilen även i fortsättning blir det vanligaste trafikslaget då alternativen där är begränsade.

Teknikutvecklingens åtaganden handlar om förnybara energislag, energieffektiva transporter och att utnyttja digitaliseringen. För att klara omställningen mot ett hållbart samhälle måste transportarbetet minska med 12 procent fram till 2030 och 18 procent fram till 2050², jämfört med basåret 2010. Omställningen till ett hållbart trafiksystem³, med minskad miljöpåverkan, utgår från

- Energieffektiva och fossilfria fordon – i huvudsak genom styrmedel och teknisk utveckling
- Högre andel förnybara drivmedel – i huvudsak genom styrmedel och teknisk utveckling
- Ett mer transporteffektivt samhälle – i huvudsak genom planmonopolet och ökad digitalisering

klimatpåverkan bidrar trafiken till arbetstillfällen men också till negativa konsekvenser så som buller, luftföroreningar samt både verklig och upplevd trängsel.

Inledning

Person- och godstransporter har ökat under lång tid. Samtidigt är allt fler överens om dess negativa miljöpåverkan då transporternas energislag i huvudsak består av fossila bränslen. Ju mer trafiksystemen byggts ut, desto mer trafik har tillkommit. Möjligheten att långsiktigt säkra upp bättre framkomlighet för biltrafiken är inte genom att bygga ut kapaciteten utan genom att fler reser hållbart.

¹ Naturvårdsverket

² Fossilfriutredningen

³ Naturvårdsverket

Transportsektorn står för nästan en tredjedel av växthusgasutsläppen i Sverige där den dominerande delen kommer från vägtrafiken. Trots god insikt och vetenskap går inte omställningen i den takt som krävs för att nå mål och delmål fram till 2050. För att klara fastställda mål måste det totala transportarbetet minska med 12 procent fram till 2030 och 18 procent till 2050 jämfört 2010. Per person blir minskningen ca 32 procent till 2050 om man räknar med den prognosticerade befolkningsökningen. Det handlar alltså om antalet fordonskilometer som till 2030 ska minska med 12 procent i absoluta tal från 2010. Räknar man sedan om det per individ behöver varje person generera 32 procent färre fordonskilometer 2045. Transportsektorn behöver, i en allt snabbare takt, minska sin energianvändning och övergå till förnybara energislag.

Med en tydlig samhällsplanering, som utgår från långsiktig hållbarhet, kan kommunen skapa förutsättningar att minska transportsektorns negativa miljö- och energipåverkan. Hållbart resande ger även förutsättningar för bättre integration, tryggare och säkrare utemiljöer, ökad jämställd- och jämlikhet samt ökar utvecklingspotentialen i centrum- och tätortskärnor. Kortfattat handlar det om att ju fler människor till fots i stadskärnan desto bättre för ovan nämnda utmaningar.

Begreppet "transportsnål samhällsplanering" innebär att bebyggelse förtätas och att befintlig infrastruktur utnyttjas bättre. Detta skapar bättre förutsättningar för fler att gå, cykla eller åka kollektivt mellan olika punkter och här minskar samtidigt utrymmet och förutsättningarna för resor med bil inom de centralaste delarna. Alternativen till person- och varutransporter behöver styrmedel genom både samhällsplanering och att de som använder vårt befintliga transportsystem premieras och regleras för att uppnå önskat resultat.

Förklaringar av olika begrepp som bland annat förekommer i texten finns i slutet som bilaga.

Syfte

Plan för trafik i Värnamo kommun ska ge politiker och tjänstepersoner förutsättningar att internt öka kunskap och förståelsen så att ställningstagandena inom transportsektorn resulterar i en omställning inom kedjan planering, exploatering och lovgivning och därigenom uppnå ett långsiktigt hållbart trafiksystem.

Avgränsningar

Plan för trafik i Värnamo kommun omfattar inte flygtrafik och båttrafik, inte friluftsliv eller turism och inte heller digital infrastruktur såsom bredband, fiber och laddinfrastruktur. Planen omfattar hela Värnamo kommun men det är framförallt Värnamo stad och kommunens tätorter som utgör grunden i planens uttryck och ställningstaganden.

Genomförande

Plan för trafik i Värnamo kommun är delvis framtagen enligt TRAST-metodiken. TRAST står för trafik för en attraktiv stad och är en handbok framtagen av Trafikverket. Inriktningen handlar om att skapa en övergripande bild av transportsystemets nuläge och vilka utmaningar som finns kopplat till den framtida trafikens utveckling. Merparten av arbetet har genomförts av tjänstepersoner på Samhällsbyggnadsförvaltningen med hjälp av tekniska förvaltningen och kommunledningsförvaltningen.

Bakgrund

Trafik är en följd av att vi vill och behöver transportera människor eller varor. Som trafikslag har bilen blivit en frihetssymbol som gjort det möjligt att välja att förflytta sig när och vart man önskat. Sedan efterkrigstiden har bilen dominerat stadsplaneringen vilket gjort att stora ytor i många fall helt dedikerats utifrån bilens behov. Ett tydligt exempel är Stockholm, där körfält erövrade hela stadsdelar på 1950- och 1960-talen men som i mitten på 2010-talet omprioriterats till förmån för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Biltrafiken är det mest ytkrävande transportslaget och trafiksystem har byggts och förstärkts i omgångar vilket resulterat i ökad

biltrafik. 1950 fanns det 250 000 bilar i Sverige och 1959 hade antalet fyrdubblats. Idag är antalet uppe i nära 5 000 000 bilar. Om städer ska utvecklas med mål om levande stadskärnor, trygghet, integration, jämställdhet och jämlikhet måste andra trafikslag prioriteras högre.

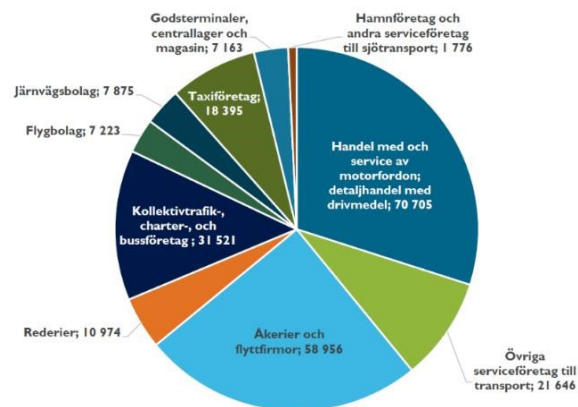


Klarabergsgatans utformning i Stockholm har förändrats från att i mitten av 1950-talet ha ett utrymme för en 31 meter bred bilgata (se bilden överst till höger från 1969) till att idag vara anpassad för att prioritera hållbara trafikslag. Ett liknande exempel ser vi på Köpmansgatan vid Centralplan i Värnamo där den gamla marknadsplatsen blev Europaväg och på tidigt 2000-tal omvandlades till förmån för de hållbara trafikslagen.

Trafik skapar arbetstillfällen

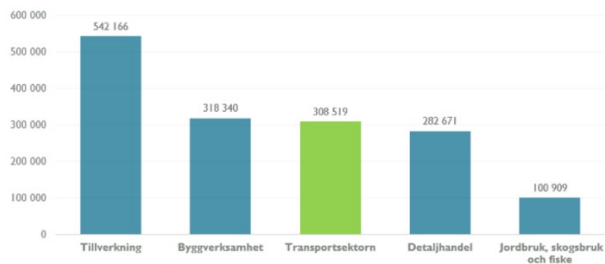
Transportnäringen har stadigt ökat och sysselsatt allt fler. Transporterna anses av många vara allt för billiga i förhållande till dess negativa miljökonsekvenser. Detta medför att incitamenten för transporteffektivitet saknas då kostnaderna för flexibiliteten är mer tilltalande att fortsätta i "gamla hjulspår"

Antal anställda i transportnäringen



Källa SCB

Antal förvärvsarbetande i jämförelse

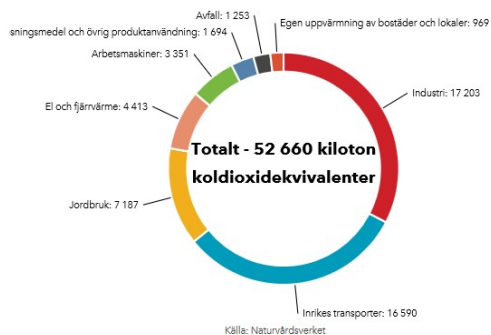


Källa SCB

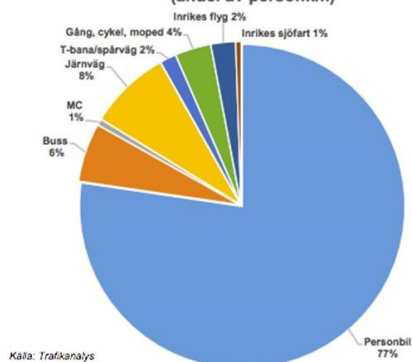
Transporternas miljöpåverkan

En stor utmaning i miljöarbetet är att minska transporternas negativa påverkan på klimat och miljö. Utöver växthusgaserna påverka luftföroreningar vår hälsa och är i svenska städer/tätorter ett stort hälsoproblem. Trafikleder har skapat barriärer som påverkat landskap för både människor och natur.

Utsläpp av växthusgaser per sektor, 2017



Persontransporterna 2014 per färdmedel (andel av personkm)



Varför behövs ett långsiktigt balanserat trafiksystem

De ökade utsläppen av växthusgaser leder till en global uppvärmning och måste kraftigt begränsas för att inte leda till allvarliga konsekvenser för ekosystem, vattentillgång, matproduktion, mänsklig säkerhet och hälsa.

Utsläppen kommer främst av sättet vi utvinnet, omvandlar och använder fossil energi genom förbränning av kol, olja och naturgas. Världens ledare har enats om ett globalt klimatavtal och nationellt har Sverige bestämt att senast år 2045 inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären och därefter uppnå negativa utsläpp. För att nå dessa mål måste vi även lokalt öka omställningstakten för vår energianvändning inom främst transporter och byggnader. Här presenteras fyra delar som motiverar behovet av omställning.

Agenda 2030

2015 antog världens ledare "Agenda 2030 för en hållbar utveckling" och dess 17 globala mål, som knyter samman ambitionerna om en social, ekonomisk och miljömässigt hållbar utveckling. 2016 trädde det globala klimatavtalet, Parisavtalet, ikraft vilket i grunden handlar om att minska utsläppen av växthusgaser, samt att stödja de som drabbas av klimatförändringarnas effekter.

Fossilfrihet på väg

För att få ned transportsektorns klimatpåverkande utsläpp krävs både energieffektivare fordon, ökad eldrift, biodrivmedel och andra hållbara bränslealternativ. Dessutom måste samhällsplaneringens inriktning minska transportbehovet genom hållbar stadsplanering. År 2030 ska utsläppen från transportsektorn vara minst 70 procent lägre jämfört med år 2010 och andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång vara minst 30 procent (Källa *Betänkande av Utredningen om fossilfri fordonstrafik, SOU 2013:84*)

Klimatpolitiska ramverket

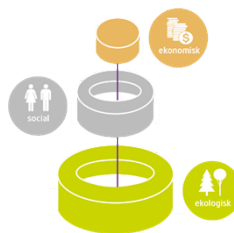
Riksdagen antog 2018 ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige, som innehåller nya klimatmål, en klimatlag och ett klimatpolitiskt råd. Ramverket ska skapa ordning och reda i klimatpolitiken och baseras på en överenskommelse inom den parlamentariska miljömålsberedningen. Klimatmålens syfte är att inspirera till att strukturerat miljöarbete och att bidra till att genomföra den ekologiska dimensionen av de 16 globala hållbarhetsmålen.

Hållbar utveckling

Begreppet hållbar utveckling fick internationell spridning i samband med FN-rapporten

Vår gemensamma framtid (även kallad Brundtland-rapporten) och definieras av tre dimensioner:

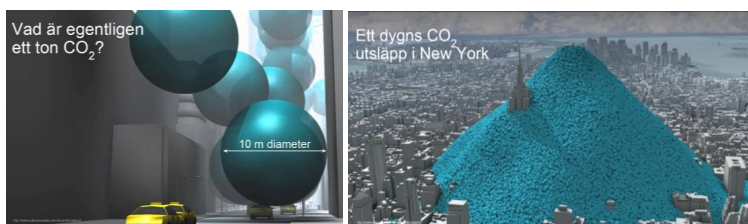
- Den ekologiska handlar om att hushålla med naturresurser utan att skada jordklotets ekosystem på lång sikt.
- Den sociala handlar om att bygga ett samhälle där grundläggande mänskliga rättigheter uppfylls.
- Den ekonomiska handlar om att motverka fattigdom så att alla har råd att tillgodose sina grundläggande behov i relation till jordklotets ändliga resurser, det vill säga en ekonomisk utveckling som inte medför negativa konsekvenser för varken den ekologiska eller sociala dimensionen.



Begreppet bygger på uppfattningen att den ekologiska dimensionen sätter den yttersta gränsen för vad som utgör människans handlingsutrymme och att social och ekonomisk hållbarhet är omöjlig att uppnå om dessa gränser överskrids och naturresurser överexploateras.

Vad är koldioxid

Koldioxid är en giftfri gas som är färglös i normala temperaturer. Halten i atmosfären ökar för närvarande i en takt på över två ppm (parts per million) per år i snitt. Vid förbränning av biomassa ökar inte halten av koldioxid i atmosfären, så länge biomassan tillåts växa upp igen och återabsorbera samma mängd koldioxid. Vid förbränning av fossila bränslen som exempelvis kol, petroleum och naturgas återförs kol som varit utanför kretsloppet väldigt länge. Såvida inte varje gram av återfört kol binds i ny biomassa, så ökar koldioxidhalten i atmosfären. Denna ökning leder till en ökad växthuseffekt vilket bidrar till global uppvärmning.



Här en bild på om vi hade kunnat se CO₂ i vårt vardagliga temperaturspann.

Positiva effekter av att ställa om till ökat hållbart resande

- Samhällets vinster är minskade koldioxidutsläpp, minskade utsläpp av hälsopåverkande ämnen, mindre buller och vibrationer, minskade barriäreffekter, färre olyckor och mindre trängsel.
- Samhällets vinster är bättre integration, jämställdhet, jämlikhet och trygghet.
- Individens vinster är bättre ekonomi, bättre hälsa och mindre stress.
- Företagets vinster är lägre kostnader för resor och parkeringsplatser, friskare personal och lägre kostnader för sjukskrivningar.

Med ökad andel hållbara resor minskar klimatpåverkan från transportsektorn, stora bilkrävande ytor kan börja omfördelas och bilberoendet samt bilinnehavet kommer minska. Utöver fysiska infrastrukturlösningar, för de hållbara trafikslagen, måste ett gediget påverkansarbete genomföras.

Källa: Naturvårdsverket

Kommuners del i omställningen

Kommuner har tillsammans med andra aktörer en viktig roll i planeringen och utvecklingen av samhället. Planering av bebyggelse och transportsystem behöver gå hand i hand. Kommuner ansvarar för sin egen planering i samverkan med andra aktörer. Samverkan och samarbete är en förutsättning för att nå mål som ökat bostadsbyggande och kommunal/regional utveckling, men också för att klara utmaningar kopplade till klimatförändringar, segregation och omställning till fossilfrihet. Att vara en aktiv dialogpart, inte minst i samhällsplaneringens alla tidiga skeden, och ha kunskap inom respektive samhällsaktörs planeringsprocess lägger grunden för vårt gemensamma arbete.

Vi måste välja riktning

Det finns två scenarier att förhålla sig till kring framtidens trafiksystem. Ett scenario är att trafiken fortsätter öka, enligt Trafikverkets basprognoser, vilket kräver prognosstyrd trafikplanering. Detta leder till ett transportintensivare samhälle och kräver en tydlig strategi var de framtida kapacitetshöjande trafikåtgärderna ska planeras, byggas och finansieras. Det andra scenariot är, enligt Fossilfriutredningen, att den framtida

trafiken måste ställa om till mer långsiktiga hållbara lösningar. Detta kräver en tydlig målstyrd trafikplanering där möjligheter ges att använda ytor effektivare och omfördela medel till de hållbara trafikslagens fördel. Det senare scenariot möjliggör dessutom stads- och tätortsförtätning i betydande omfattning vilket ligger i linjen med Översiktsplanen och investerarnas önskan.



Bilden symboliserar vägvalet som samhället ställs inför. Den stora skillnaden är att

Fossilfriutredningen fokuserar på förtätning och hållbara trafikslag medan **Basprognosen** fokuserar på en fortsatt utbyggnad där nya och större ytor måste tas i anspråk. Basprognosen leder ofrånkomligt till mer ytkrävande trafik.

Så lyckas vi med omställningen

Genom att studera de senaste 70–80 årens stads- och samhällsplanering ser man tydligt att bilen utgjort normen i svensk stadsplanering. Omställning, i trafikperspektivet, betyder att samhället måste bli mer transporteffektivt vilket innebär att trafikarbetet (den sträcka som fordonen sammanlagt färdas) med energiintensiva motoriserade transporter som personbil, lastbil och flyg ovillkorligen måste minska. Det behöver också finnas en uthållighet i omställningen till en långsiktigt hållbar stadsinfrastruktur.

Utnyttja befintlig trafikinfrastruktur bättre

För att minska transporternas miljöpåverkan behöver befintlig transportinfrastruktur och transportsystem användas mer yt- och energieffektivt. Transportinfrastrukturen behöver styras utifrån ett ”nod- och stråktänk”, där verksamheter och bostäder bäst lokaliseras för att res- och transportmönstren ska bli så hållbara som möjligt. Att utnyttja den befintliga infrastrukturen effektivare är viktig så att fler får bättre tillgänglighet till samhällets olika funktioner och utbud.

Öka kunskapen om att hållbart resande löser flera andra samhällsutmaningar

Med hållbart resande menas resandet med gång-, cykel- och kollektivtrafik eller färre resor. Även en effektivare bilanvändning, i form av exempelvis bilpool eller samåkning, och i viss mån också resor med fossilbränslefria och bränslesnåla fordon kan ses som hållbart resande. Stor tilltro och hopp sätts ofta på teknisk utveckling av transportsektorns hållbarhetsproblem. Den tekniska utvecklingen är avgörande men löser, till skillnad från hållbart resande, bara ett problem. Hållbart resande ger flera nyttor och omfattar de mest yteffektiva transportslagen. Att prioritera de hållbara trafikslagen är därför en lönsam investering som ger ekonomiska, ekologiska och sociala vinster tillbaka. Dessa vinster visar sig till exempel i ökad jämlikhet, attraktivare miljöer, jämställdhet i transportsystemet och friskare befolkning.

Arbeta med beteendeförändrande åtgärder

Beteendepåverkande åtgärder är en nödvändighet för ett långsiktigt hållbart trafiksystem. Det innebär att alla resor ska prövas om de är nödvändiga och om de sker på ett långsiktigt hållbart sätt. Beteendeförändringar uppnås genom information, dialog, samarbete och marknadsföring där människor får kunskap om och möjlighet att pröva nya färd sätt. En betydelsefull del är att förändra kommunanställdas resor både i tjänsten och privat. Genom att vara en god förebild delas erfarenhet och goda exempel och på så vis bidrar medarbetarna till ett långsiktigt hållbart Värnamo. Arbetet med beteendepåverkande åtgärder måste genomsyra hela den kommunala samhällsplaneringen. Resurser måste till och nyckelfunktioner måste pekas ut. Detta är mycket viktigt i den så kallade genomförandefasen då kommunens fastslagna planering ska effektiviseras.

Planera utifrån stråk och noder

Definitionen av stråk är i detta fall sträckan som tillryggeläggs mellan noder och andra målpunkter i kommunen. Dessa stråk kan utgöras av exempelvis vägar och eller järnvägar. Med noder menas knutpunkter, omstigningsplatser där det finns möjlighet att byta trafikslag, såsom parkeringar, station och hållplatser. Det är av stor betydelse att befintliga och nya noder, bland annat tågtrafik, långfärdsbussar och regional busstrafik, effektivt ansluter till gång- och cykelvägar och lokal kollektivtrafik.

Stråk

Stråk kan vara både lokala, regionala nationella och internationella. Ett stråk förbinder stora målpunkter, exempelvis mellan handel, arbetsplatser och bostadsområden. Värnamo ligger ur ett logistiskt perspektiv på en strategisk plats i en knutpunkt mellan både stora vägar och järnvägslinjer. Detta strategiska läge har stor betydelse för

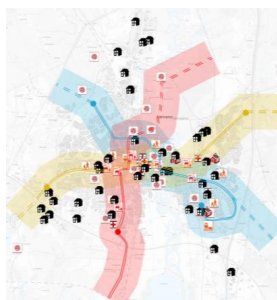


Bilden visar stråk i Värnamo kommun. Varje tätort utgör en nod i ett kommunperspektiv.

kommunens utveckling idag och ytterligare satsningar utmed lokala stråk skulle innebära ökad utvecklingspotential för kommunen.

Noder

Stationer och hållplatser utgör strategiska platser för en hållbar utveckling. De är dessutom attraktiva både för näringslivet och boende utifrån tillgänglighet till buss- och tågförbindelser. Det är viktigt att ta vara på den potential som de befintliga noderna har och utveckla dem ytterligare.

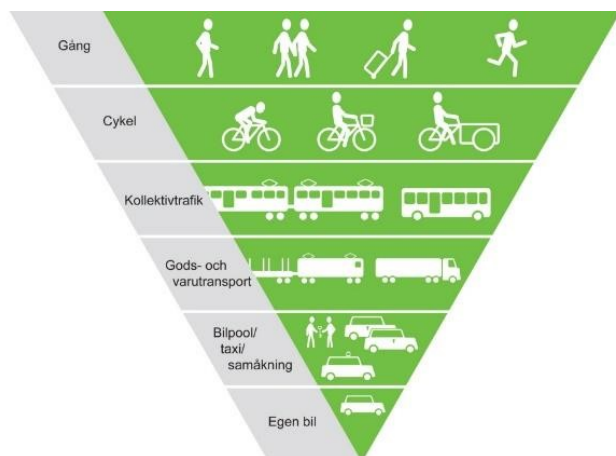


Bilden illustrerar stråk och noder i Värnamo centralort.

Skapa ett transportsystem som främjar hållbart resande

Exempel på hållbar stadsplanering som minskar efterfrågan på biltrafik för många men som samtidigt ger förbättrad framkomlighet för dem som måste använda bilen, exempelvis de som bor på landsbygden.

- En bebyggelsestruktur som gynnar kollektivtrafiken, gång- och cykeltrafiken, minskar behovet av att ta bilen till de allra kortaste vardagsresorna. En sådan bebyggelsestruktur är starkt förknippad med förtätning i de centrala delarna med lågt parkeringstal.
- Minskat utrymme för bilparkering på allmän plats ökar utrymmet för andra mer hållbara trafikslag. Marken kan användas till annat än trafik, exempelvis till bebyggelseförtätning, ytor för fritidsaktiviteter och grönområden.
- Reglerande åtgärder som stramare parkeringsnormer, p-avgifter, miljözoner, bilfria gator, etc.
- Säkra och trygga gång- och cykelvägar samt arbete med beteendeförändrade åtgärder minskar behovet för föräldrar att skjutsa barnen med bil till skolan och fritidsaktiviteter.
- Ökad samordning av godstransporter minskar antalet transporter i städer och tätorter.



Bäst tillgänglighet för flest personer fås genom en satsning på gång-, cykel- och kollektivtrafik. Dessa trafikslag ger också upphov till minst klimatpåverkan, vilket är argument nog för att en prioritering av dessa trafikslag sker efter ordningen i den omvända pyramiden.

Landsbygdens förutsättningar att ta sig in- och ut i central- och tätorter förbättras betydligt.

Arbeta för effektivare transporter

Förnybara energislag och energieffektiva transporter är förutsättningar som ovillkorligen måste till för att klara omställningen. Det är frågor som i stor utsträckning ligger utanför de kommunala ansvarsområdena även om kommunens olika vägval kan påverka. En annan del i att effektivisera transporter är att utnyttja de digitaliserade verktygen för att optimera och minska onödiga transporter.

Utnyttja digitaliseringens möjligheter

Vi blir allt mer uppkopplade och transportsystemet kan effektiviseras med hjälp av digitaliseringens möjligheter. Fordonstillverkarna jobbar hårt med utveckling av självkörande bilar. Sannolikt är det längre dit än de mest hängiva hoppas, men samtidigt leder dess utveckling till andra möjligheter och idéer. Vi är tidigt i utvecklingsfasen vilket gör att det är svårt att se all potential i dagsläget.

Miljözoner som ett styrmedel

Från år 2020 har landets kommuner möjlighet att införa ytterligare miljözoner. Enligt Trafikverket dör varje år cirka 3 000 människor i förtid på grund av vägtrafikens utsläpp. I den siffran inkluderas såväl avgaser som slitagepartiklar. I flera svenska städer har lagstadgade miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskridits. På vissa gator i de större städerna har dessutom EU:s gränsvärden överskridits. Sedan tidigare finns en miljözon som reglerar tunga fordon. Den används redan i dag i åtta kommuner.

Miljözon 2

I miljözon 2 krävs att bensin- och dieslbilar uppfyller utsläppskraven för Euro 5 för att tillåtas. Det gäller även för elhybrider, laddhybrider, fordonsgasbilar och E85-bilar. Även bilar som har bättre miljöprestanda får köra här, till exempel elbilar och bränslecells-bilar. 1 juli 2022 skärps kraven för dieslbilar – då tillåts endast Euro 6-bilar i miljözonen.



Miljözon 3

I miljözon 3 får endast renodlade elbilar, bränslecells-bilar och gasbilar i Euro 6 köra. För tunga fordon ställs också höga krav. Här får elfordon, bränslecellsfordon, laddhybrider i Euro 6, och gasfordon i Euro 6 köra.

Källa <https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Miljo/Miljozoner/>

Miljöklassificering

Miljöklasser används för att ställa krav på fordonens utsläpp. De anger högsta tillåtna utsläpp av en rad olika luftföroreningar för bilar, lastbilar och bussar.

Stöd teknikutveckling kring energieffektivisering och förnybara drivmedel

Utöver hållbar stadsplanering har Sverige goda förutsättningar att ställa om till förnybara drivmedel. För Jönköpings län är det viktigt att stimulera marknadens efterfrågan på tankstationer för el och förnybara drivmedel.

Planera för ett förändrat klimat

Kommunikationer och transporter kommer att påverkas av klimatförändringarna då konsekvenserna allvarligt kan komma påverka infrastrukturen för de olika transportslagen.

Trafikstrategisk helhetssyn

För att uppnå ett samhälle med färre och effektivare transporter, krävs en strategisk helhetssyn, där planeringsprocesserna behöver belysa mobilitetens konsekvenser. Genom att fatta beslut, med mål om ”rätt trafikslag för rätt resa”, kommer sakta gå mot uppsatta mål. Omställning till ett balanserat trafiksystem har sin grund i att

- Peka ut och förtäta i stråk.
- Prioritera infrastrukturen utifrån de hållbara trafikslagen i stad och tätort.
- Verka för en levande handel i ett attraktivt centrum med en restriktiv syn på utökad externhandelsetablering.

Det finns också en rad åtgärder som handlar om att styra bort resor av de trafikslag som vi vill se mindre av med hjälp av ekonomiska styrmedel, genom att premiera och reglera.

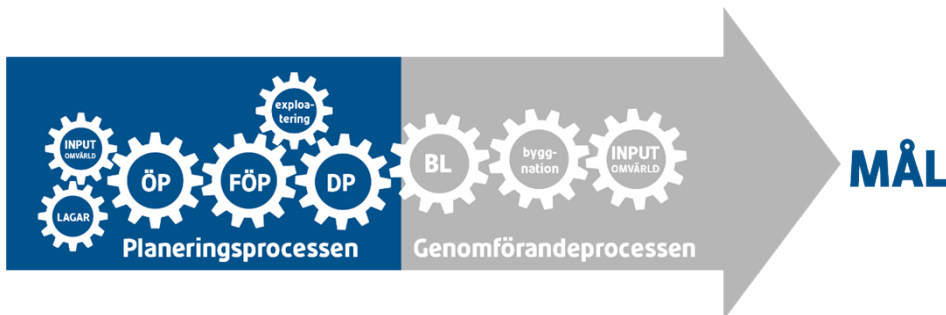
Plan-, exploatering- och lovgivningsprocesserna

I *Planprocessen* innebär ställningstaganden konkret att mobilitet, till och från de förutsättningar planen avser, ska vara överordnade utifrån de långsiktigt hållbara trafikslagens krav och förutsättningar samt i att största

möjliga utsträckning planera för ett effektivare transportsamhälle. Begreppet "Närhet, Täthet och Tillgänglighet" skall utgöra grunderna i så långt det är möjligt i planeringsarbetet.

I *Exploateringsprocessen* innebär ställningstaganden konkret att hanteringen av kommunens markinnehav genom initierande av ändrade eller nya detaljplaner, markanvisningar och försäljningar samt ingående av exploateringsavtal realiseras efter de förutsättningar planprocessen (ÖP-FÖP) möjliggjort. Därutöver är det helt avgörande att etableringsstrategier finns framtagna kring lokalisering av nya arbetsplatser, extern handel etcetera som långsiktigt påverkar behovet av bra hållbar mobilitet.

I *Bygglövsprocessen* innebär ställningstaganden konkret att vi säkerställer att planprocessen och exploateringsprocessen levt upp till det kommunen åtagit sig vad gäller långsiktigt hållbart trafiksystem i Värnamo kommun.

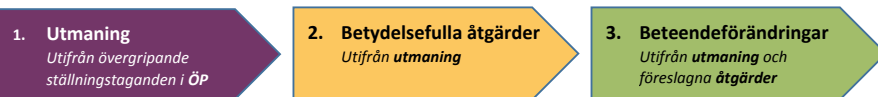


Bilden ovan illustrerar hur samhällsplaneringens delar förhåller sig till och är beroende av varandra för att uppnå långsiktig hållbar samhällsplanering.

ÖP	Kommunens beslutade översiktsplan	FÖP	Kommunens fördjupade översiktsplaner
DP	Detaljplaner som vunnit laga kraft	BL	Bygglövsplaner som vunnit laga kraft
Input – omvärld Intressen och beslut som påverkar			

Värnamo kommuns övergripande ställningstaganden för ett hållbart trafiksystem

Värnamo kommuns tre övergripande ställningstaganden ger direkt, utöver efterfrågade krav på minskade koldioxidutsläpp, även minskade luftföroreningar och minskat buller. De förbättrar också direkt förutsättningarna när det gäller framkomlighet för bilen eftersom ställningstagandena ger minskad trängsel i biltrafiksystemet. De bidrar även till möjligheter att förbättra det som idag bedöms vara mycket stora utmaningar i vårt samhälle så som medborgarnas upplevda trygghet, integration, jämställd- och jämlikhet, en ökad attraktivitet i stadskärnan samt bättre tillgänglighet till stadskärnan för de som bor på landsbygden.



De tre övergripande ställningstagandena hänger samman och utgör grunden i nedanstående ställningstaganden för respektive trafikslag.

1 Värnamo kommun ska, genom en tydlig samhällsplanering, bidra till ett minskat bilberoende och lägre **bilinnehav** genom att

- utgå från ”stråk och nod”- tänk i planerings- och genomförandeprocessen. Särskilt fokus ska sättas på förtätnings- och omvandlingsområden och koppla detta till parkeringstal.
- utgå från begreppen *närhet*, *täthet* och *tillgänglighet* i samhällsplaneringen.
- undvika planering och lovgivning för åtgärder som främjar ökad kapacitet för **biltrafik**.
- värna om en attraktiv och levande stadskärna genom att prioritera centrala handelsetableringar med undantag för handel som inte lämpar sig för central placering.
- reglera parkeringar i centralorten för att primärt minska bilresorna till och från arbetet för att i stället förbättra tillgängligheten för bilburna besökare och boenden utanför Värnamo centralort.

Kommentar [MK1]: Stryk ”bilinnehav”

Kommentar [MK2]: Förtydliga med att ange att det är för Värnamo tätort

2 Värnamo kommun ska förbättra och prioritera de hållbara trafikslagens förutsättningar genom att

- införa ny parkeringsnorm som syftar till ökad stadsförtätning med tillhörande synergieffekter.
- stärka trafiksäkerheten så att de oskyddade trafikanternas trygghet och säkerhet prioriteras inom 40 km/h-områden.
- utgå från de hållbara trafikslagens krav och behov i detaljplaneprocessen för centralort och tätorter. Följande ordning gäller: gång- och cykeltrafik följt av kollektivtrafik.
- att söka medfinansiering, exempelvis med så kallade stadsmiljöavtalsansökningar, som kan ge upp till 50 procent av investeringskostnaderna.

3 Värnamo kommun ska arbeta med beteendepåverkande åtgärder genom att

- aktivt göra insatser för att påverka **hela Värnamo kommuns organisation, medborgarna och investerare** till ett förändrat beteende avseende mobilitet. Exempelvis genom att visa goda exempel, premiera, reglera och erbjuda pröva på-kampanjer.

Kommentar [MK3]: Stryk markerat

Ställningstaganden gång- och cykeltrafik

Som helhet är det viktigt att parallellt skapa trevliga grönstråk, gång- och cykelstråk som upplevs trygga. Det ska vara attraktivt att gå och cykla i centrala Värnamo till jobb, skola och andra aktiviteter. Värnamo kommun ska i planeringsprocessen därför utgå från närhet, täthet och tillgänglighet så att

- bostäder, arbetsplatser, handel eller platser avsedda för fritidssysslor i första hand planeras och byggs utifrån stråk och noder. När möjligheten inte finns inom befintlig bebyggelsestruktur är det av vikt att ny bebyggelse tillkommer i förlängningen av befintliga stråk.
- gång- och cykelvägar prioriteras inom tätorter så att avstånden till betydelsefulla målpunkter blir kortast möjliga.
- det i nya planer och projekt avsätts ett utrymme att möjliggöra **5 meter breda** GC-vägar. Separerade GC-vägar ska utgöra normen i all nyplanering.
- huvudcykelstråken är det högst prioriterade trafikslaget inom central- och tätorterna.

Kommentar [MK4]: Ändra markerat till ”säkra”

- underlätta för resenären att byta mellan olika färdssätt för att minska bilresandet. Detta kan göras genom att peka ut bytesnoder, även kallat omstigningspunkter, där olika färdslagsmöjligheter möts i trygga och säkrade miljöer.

Värnamo kommun ska tillgodose gång- och cykeltrafikens standardkrav i exploaterings- och projekteringsprocessen samt i tillämpliga fall även lovgivningsprocessen. Kommunens driftsorganisation utgör därför en nyckelfunktion för detta.

- ta fram en handbok/standard som omfattar typritningar, materialval, belysning, skyltning, målning samt kriterier för drift och underhåll.

Värnamo kommun ska premiera sina anställda som väljer gång och cykel som färdssätt genom att

- lära av andra och premiera de som cyklar. Exempelvis genom förmåncyklar, friskvårdssatsningar etcetera.

Ställningstaganden kollektivtrafik

Regional kollektivtrafik - över kommungräns

Värnamo kommun ska, i samverkan med Jönköpings Länstrafik och Trafikverket, utveckla de regionala kollektivtrafikförutsättningarna genom att

- lyfta fram betydelsen av bra tidtabeller som stärker attraktiviteten för frekvent pendling till och från Värnamo på järnväg till Halmstad-Värnamo-Nässjö/Jönköping samt Värnamo-Alvesta/Växjö. Här ingår även att stärka konkurrenskraftiga bytestider för vidare resa i Södra stambanans båda riktningar. Dessa järnvägssträckor, tillsammans, har stor in- och utpendlingspotential för jobb och skola.
- påtala betydelsen av förbättrade möjligheter till pendling med tåg mellan Värnamo-Borås-Göteborg.
- tillsammans med berörda verka för att järnvägen på sträckan Värnamo-Nässjö/Jönköping elektrifieras.
- påtala betydelsen av att regionbusstrafiken utmed väg 127 återupptas snarast möjligt.
- lyfta upp betydelsen av ytterligare minst en bytespunkt, förutom vid järnvägsstationen, där resenärer med snabbuss, linje 500 Värnamo-Jönköping, ges möjlighet att byta till exempel tåg och buss.
- i samverkan utveckla linje 500 ytterligare för att göra restiderna än mer konkurrenskraftiga.

Kommentar [MK5]: Stryk dessa.

Ställningstaganden lokal kollektivtrafik - inom kommungräns

Värnamo kommun ska, i samverkan med Jönköpings Länstrafik och Trafikverket, upprätthålla och utveckla kollektivtrafiken ut till kransorterna genom att

- lyfta fram behovet av att upprätthålla och utveckla kollektivtrafiken in från kransorterna utmed framförallt vägarna 27, 127, 151 och ner mot Hånger-Dannäs
- möjliggöra säkra och tillgängliga omstigningspunkter utmed regionbusstråken där en del av resan kan ha påbörjats med annat trafikslag. Detta ska ske i samverkan med Trafikverket.

Kommentar [MK6]: Stryk markerat

Ställningstaganden central kollektivtrafik - Värnamo centralort

Värnamo kommun ska, i samverkan, upprätthålla och utveckla kollektivtrafiken i Värnamo stad genom att

- i samverkan med Länstrafiken utveckla stadsbusslinjenätet utifrån den fördjupade översiktsplanen för Värnamo stad.
- verka för att förtätning och omvandling av staden i första hand sker i befintliga och/eller utpekade utvecklingsstråk samt i dess förlängningar.
- verka för att stadens kollektivtrafikstråk hamnar i utvecklingsstråken.
- verka för bra hållplatslokaliseringar och utförningar där Jönköpings Länstrafiks hållplatshandbok blir vägledande.
- verka för att kollektivtrafiken prioriteras i trafiksystemets mest belastade delar samt verka för en utbyggd laddinfrastruktur där så krävs.

Ställningstaganden biltrafik

Värnamo kommun ska i enighet med Fossilfriutredningen planera för att minska bilberoendet och bilinnehavet i kommunen som helhet genom att

- undvika att bygga åtgärder som främjar högre kapacitet för biltrafik i det kommunala vägnätet. Fler som reser hållbart innebär mindre biltrafikmängder på kommunens vägar vilket ger bättre framkomlighet för dem som åker bil.
- omvandla överdimensionerade trafikrum så att de i större utsträckning kan prioriteras för hållbara trafikslag och annan viktig markinfrastruktur så som ex. grönsstruktur.
- värna central handel genom att stärka tillgänglighet och trygghet för alla som vill till och vistas i stadskärnan.
- beakta framkomligheten för biltrafiken i Värnamo stads biltrafikstråk.

Värnamo kommun ska verka för landsbygdens fortsatta utveckling genom att

- möjliggöra bättre förutsättningar för biltrafikens framkomlighet genom ett minskat bilberoende för dem som har bäst förutsättningar att resa med de hållbara trafikslagen, främst de som bor inom Värnamo tätort.

Värnamo kommun ska arbeta fram en Parkeringsnorm och Parkeringspolicy genom att

- tillämpa en mer hållbar och effektiv användning av markresurser.
- konkretisera premierande och reglerande åtgärder för förändrat bilinnehav.
- kontinuerligt bevaka parkeringsbehovet i Värnamo stad så att tillgängligheten och närheten, med bil, till centrumhandeln kan möjliggöras med ett avstånd på omkring 400 meter.

Kommentar [MK7]: Stryk markerat

Kommentar [MK8]: Ändra till "bilåkande"

Kommentar [MK9]: Byt till "upp till ca "

Ställningstaganden godstrafik

Värnamo kommun ska verka för att långväga godstrafik körs i större utsträckning på järnväg genom att

- tillsammans med företrädare som har betydande transporter in- och/eller ut ur Värnamo kommun se över flödesmängders potentialer samt om de har bäring och förutsättningar att transporteras på järnväg före väg.

Värnamo kommun ska tydliggöra att godstrafik på lastbil hänvisas till godsstråk så att buller och luftföroreningar minimeras genom att

- tydliggöra att dessa godsstråk ligger i linje med kommunens fastställda översiktsplan och fördjupad översiktsplan för Värnamo stad.

Värnamo kommun ska verka för att stadsnära småskaliga godstransporter möjliggörs genom att

- vara öppna för samt stödja förutsättningarna och villkoren för innovativa godstransporter som, i ett helhetsperspektiv, främjar både de lokala och globala målsättningarna utifrån ett långsiktigt hållbart Värnamo. Exempel på detta kan vara småskalig godstransport med cykel eller med hjälp av drönare. Tekniskt sett befinner vi oss bara i början av denna utveckling.

Ställningstaganden beteendepåverkande åtgärder

Värnamo kommun ska använda sig av Mobility management (MM) som handlar om beteendepåverkan inom transportområdet och är ett komplement till mer traditionell trafikplanering genom att

- använda olika kampanjer, informationsinsatser samt reglerande åtgärder. När de hållbara resornas förutsättningar blivit konkurrenskraftiga måste dessa lyftas fram genom olika sorters insatser för att det faktiska antalet hållbara resor ska öka.

Värnamo kommun ska arbeta med beteendepåverkande åtgärder i planeringsstadiet och därefter koppla dem till projektering inför genomförandeprocessen genom att

- arbeta för att beteendepåverkande åtgärder blir kommunicerade och accepterade.
- i samband med exploatering och lovgivning ska det klart framgå hur kommunen vill prioritera gång- och cykeltrafiken samt vilka konsekvenser det kan få för andra trafikslag.

Planens ekonomiska konsekvenser

Plan för trafik i Värnamo kommun medför inga direkta ekonomiska konsekvenser utan handlar mer om att prioritera drifts-, underhålls- och investeringsmedel till förmån för de hållbara trafikslagen.

Arbetsprocesserna inom kommunens organisation, planering/projektering/exploatering/lovgivning behöver utvecklas och förtydligas utifrån vad de kommande åtgärdsplanerna uttrycker.

Planens sociala konsekvenser

Plan för trafik i Värnamo kommun har potential att medföra nyttor för såväl tryggheten som jämlikheten i kommunen, framförallt i Värnamo stad. En ökad andel gång- och cykeltrafikanter innebär fler människor i rörelse i staden, vilket har potential att öka upplevelsen av trygghet på platser som annars kan upplevas otrygga. En ökad andel hållbara trafikslag tillsammans med förtätning av såväl bostäder som verksamheter och tjänster innebär ökad tillgänglighet och en levande stadskärna för alla invånare vilket också stärker integrationen och den sociala hållbarheten.

Ansvarig

Berörda nämnder och förvaltningar har ett gemensamt ansvar för att de ställningstagandena som finns i Plan för trafik i Värnamo kommun efterföljs. Alla har ett uppdrag att utveckla sin verksamhet hållbart och att skapa åtgärder som leder till ett långsiktigt balanserat trafiksystem. Beslut i berörda nämnden och förvaltningar som avviker från de övergripande ställningstagandena i Plan för trafik i Värnamo ska motiveras.

Uppföljning

För att säkerställa att dokumentets ställningstaganden genomförs och får effekt behöver innehållet i dokumentet följas upp och utvärderas kontinuerligt. Detta sker främst i dokumentets efterföljande åtgärdsplaner. I åtgärdsplanerna kopplas alla åtgärder till den kommunala budgetprocessen. För att få en sammanfattande bild hur arbetet i åtgärdsplanerna fortskrider ska en övergripande uppföljning av Plan för trafik i Värnamo kommun genomföras av SBF årligen.

Referenser

Detta dokument är kopplat till Värnamo kommuns översiktsplan. Merparten av innehållet i detta dokument har stöd i tidigare utredningar och därtill fattade beslut både på regional, nationell och internationell nivå. Nedanstående fyra instanser beskriver mer utförligt många delar i denna plan för den som vill lära sig mer inom området långsiktigt hållbart trafiksystem.

Naturvårdsverket

Är en statlig myndighet för miljöfrågor. De arbetar på uppdrag av den svenska regeringen med miljöfrågor inom Sverige, inom EU och internationellt.

Statens offentliga utredningar

Innan regeringen lägger fram ett lagförslag tillsätts ofta en särskild utredare eller en kommitté, som får i uppdrag att utreda en viss fråga. Resultatet samlas i en rapport som kallas betänkande och som publiceras i serien Statens offentliga utredningar, SOU.

Trafikverket

Trafikverket ska med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar.

Transportstyrelsen

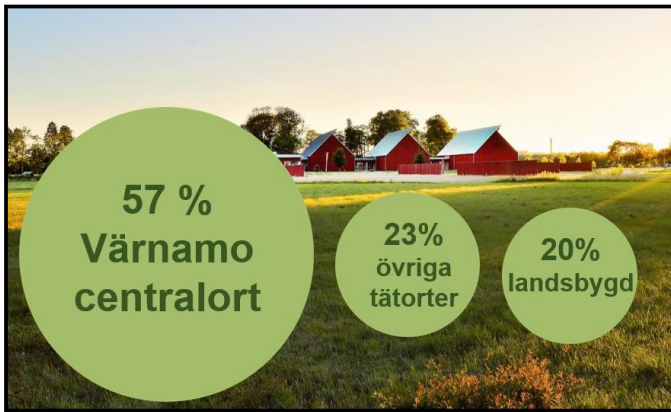
Transportstyrelsen arbetar för att uppnå god tillgänglighet, hög kvalitet, säkra och miljöanpassade transporter inom järnväg, luftfart, sjöfart och väg.

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen ställer krav på översiktsplan, fördjupad översiktsplan och detaljplanering. Därtill beaktar Plan för trafik i Värnamo kommun också bland annat länsstyrelsens antagna Klimat- och energistrategi.

Bilagor

Här bor invånarna i Värnamo



Begreppsförtydliganden

Det kommunala planmonopolet: Innebär att kommunen bestämmer hur mark skall användas och bebyggas inom kommunen

Fossilfriutredningen: I regeringens proposition Fossilfrihet på väg SOU 2013:84 redogörs för den "långsiktiga prioriteringen" att Sverige 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen samt för visionen att Sverige 2050 ska ha en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning utan nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären.

Balanserat trafiksystem: Samspel mellan gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik samt gods- och utryckningstrafiken. Tillsammans skapar dessa det trafiksystem vi lever i och med. Utifrån en attraktiv stad som är tillgänglig för alla så måste flödesbehoven vara överordnade ett enskilt trafikslags intresse.

Transportsnålt: Transportsnål samhällsplanering innebär att bebyggelse förtätas och redan exploaterad mark tas i anspråk för att få ett mer transporteffektivt och därmed energisnålare samhälle. Transporteffektivt innebär att trafikarbetet (den sträcka som fordonen sammanlagt färdas) med energiintensiva motoriserade transporter med personbil, lastbil och flyg ovillkorligen måste minska.

Närhet, täthet och tillgänglighet:

I samhällsplaneringen, planmonopolet, kan förutsättningar skapas så att underlag att bedriva handel, kollektivtrafik och tillhandhållandet av annan betydelsefull samhällsservice blir långsiktigt genomförbara. Ju fler som bor "nära" utbudet, ju mer ökar förutsättningarna för de hållbara trafikslagen.

Restidskvot: Är ett mått på hur konkurrenskraftig de hållbara trafikslagen är i förhållande till bilen som färd sätt utifrån restid. En restidskvot på mindre än 1,5 (restid med hållbara trafikslag/restid med bil) anses vara acceptabel. Det finns ett starkt samband mellan färdmedelsandelar och restidskvoter.

ÅDT: Årsdygnstrafik är det under ett år genomsnittliga trafikflödet per dygn mätt som fordon per dygn.

Förtätnings- och omvandlingsområden: Med förtätningsområden menas ytor inom befintlig bebyggelse som kan bebyggas tätare och/eller högre. Med omvandlingsområden menas områden med befintlig typ av

bebyggelse som kan omvandlas till annan typ av ändamålsenlig bebyggelse. Ett verksamhetsområde kan exempelvis omvandlas till bostadsområde.

Max belastad timme: Trafikbelastningen är inte jämnt spridd över hela dygnet utan mer koncentrerad under vissa timmar. Vanligtvis är detta under de tider då vi reser till- och från arbete och sysselsättning. 10 procent av ÅDT ger en bra överblick för den timma som är den mest belastade. Är ÅDT 10000 fordon har vi en gång på morgon och en gång på eftermiddagen en maxbelastande timma 1000 fordon i den aktuella mätpunkten.

Totalkapacitet: Fordon per timme, varje trafikplatskapacitet att hantera trafikbelastning

Parkeringsnorm: En parkeringsnorm är en kommuns regelverk för hur bilparkering ska ordnas vid ny- eller ombyggnation.

Huvudcykelstråk: Är den högsta klassificeringen/standard på stadens separerade cykelvägnät. Detta avspeglas på cykelbanans bredd, prioritet mot andra trafikslag, belysning, trygghet, genhet (rakaste vägen) och höga kriterier för drift och underhåll. Bredder på minst 5 meter är eftersträvarvärt.

Cykelstråk: Är normalstandard på stadens övriga separerade cykelvägnät. Skillnaderna mot huvudcykelstråken är framförallt bredd och prioritet mot andra trafikslag.

Cykelpassage: Del av väg som är avsedd för att den som cyklar ska kunna korsa en körbana eller cykelbana och som kan anges med vägmarkering. Cyklande har väjningsplikt mot förare. Förare som närmar sig en obehåkad cykelpassage ska anpassa hastigheten för att undvika fara för cyklister.

Cykelöverfart: Avsedd för den som cyklar och ska korsa en körbana eller en cykelbana och som anges med vägmarkering och vägmärke. Trafikmiljön ska vara utformad så att fordon inte överskrider 30 km/h. Förare har väjningsplikt mot cyklande som är ute på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten.

Cyklande som kommer in på cykelöverfart från cykelbana ska ta hänsyn till avståndet och hastigheten hos fordonen som närmar sig överfarten.

Genhetsknot: Genhetsknot är förhållandet mellan cyklistens verkliga väg och avståndet fågelvägen. Ju mindre skillnad mellan dessa, desto lägre genhetsknot och bättre för cyklisten.

Restidsknot: Beskriver förhållandet av restiden mellan två färdmedel, i detta fall cykel och bil (restid med cykel delat med restid för bil).

Gångstråk: Är ett tydligt utpekade stråk där gående är högst prioriterade. Bra gångstråk kräver förutsättningar för hög trygghet vilket oftast handlar om att den är separerad från övriga trafikslag och har rätt belysning samt bra siktforutsättningar och att den har höga kriterier för drift och underhåll.

Genhet/gent: Den närmsta vägen mellan start- och målpunkt.

Omstigningspunkt och bytesnod: Olika transportslag möts i en punkt där syftet är att öka/stärka andelen hållbara resor genom att förenkla bytet mellan olika trafikslag.

Intermodalitet: Att resenären använder flera trafikslag under en och samma resa, till exempel att cykla till tågstationen och sedan åka tåg till målpunkten.

Mobility management (MM): Begreppet är ett koncept för beteendepåverkan inom transportområdet och ett komplement till mera traditionell trafikplanering. På svenska betyder Mobility Management mjuka åtgärder för att påverka resan innan den har börjat.

Fyrstegsprincipen: Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi och den tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Varje enskilt steg i fyrstegsprincipen täcker in olika aspekter och skeden i utvecklingen av transporter och av vår infrastruktur.



Källa: Trafikverket

Genomförda utredningar och trafikstatistik

Trafikutredningen för Värnamo Stad

Värnamo kommun har genomfört en Trafikutredning för Värnamo stad, som redovisades i januari 2020. Utredningen har tagits fram med hjälp av Trivector Traffic. Resultatet i trafikutredningen visar att Värnamo kommun bör arbeta med att förverkliga och förtydliga Översiktsplanens inriktning vilket i korthet innebär följande.

- Förtätning i utpekade stråk utifrån principen att närhet och täthet ger tillgänglighet.
- Betydande satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafik.
- Restriktiv parkeringsnorm för att gynna förtätning av bostäder i och längs med de utpekade stråken.
- Reglera parkeringarna inom centralorten genom avgiftsbeläggning.
- Jobba med beteendepåverkan både inom och utanför den kommunala organisationen.

Samtidigt ska Värnamo kommun vara restriktiva med

- Utökad externhandelsetablering
- Tillkommande bostadsutbyggnad där de hållbara trafikslagen ges sämre förutsättningar att ta resandeandelar.
- Ersätta markparkeringar vid förtätning med ersättningsparkeringar

Värnamo kommun ska skapa förutsättningar så att medborgarna i första hand får nära till det mesta och inte alltid behöver använda bilen som tidigare. Med fler människor i fysisk rörelse ökar trygghet, integration och jämlikhet. Förutsättningarna att förflytta sig med hållbara trafikslag ökar ju kortare resor vi planerar för våra medborgare. Ju längre ut vi kommer eller behöver ta oss blir bilen mer eller mindre omöjlig att konkurrera ut med gång, cykel och kollektivtrafik.

Omvärldsanalys Värnamo kommun

Analysföretaget Kairos Future tar i sin omvärldsanalys för Värnamo kommun från januari 2017 upp ett antal trender som påverkar Värnamo kommun. Urbaniseringen i världen, Sverige, Småland och Värnamo innebär att Värnamo stad även i fortsättningen som framstår mer attraktivt än de andra orterna i kommunen. Samtidigt kommer Värnamo stad framstå som mindre attraktivt i jämförelse med de större städerna i närheten, framför allt Jönköping och Växjö. Värnamo kan däremot erbjuda småstadskvaliteter så som lugn, grönska och närhet vilket inte de större städerna kan. Kommunen behöver därför kunna hantera en befolkningstillväxt i Värnamo stad utan att behöva göra avkall på småstadskvaliteterna. Hållbarhets- och klimatfrågor får större betydelse och det kommer att bli viktigare att anpassa städerna så att klimatpåverkan minskas, till exempel genom att minska användningen av fossila bränslen, gå och cykla mer samt öka kollektivtrafiken.

Resvaneundersökning och resor i Värnamo kommun

En trafikplan bör ha tillgång till en uppdaterad resvaneundersökning för att ha ett tydligt utgångsläge. Resvaneundersökningen ger svar på människors dagliga resande, vid vilka tidpunkter resorna görs, vilka färdmedel som används, och vad som är syftet/ärendet för resan. År 2012 genomfördes en omfattande resvaneundersökning för Blekinge, Småland och Öland. I genomförd trafikutredning för Värnamo stad har farhågor framkommit att andelen bil- och cykelresor känns osäkra.

Arbetspendling

- Omkring 60 procent av alla arbets- och studieresor görs inom kommunen.
- 9 procent av resorna görs till och från Gislaveds kommun, 6 procent till och från Gnosjö, 6 procent till och från Vaggeryd och 3 procent till och från Ljungby. Resterande 16 procent görs till övriga Sverige.

Tillgång till färdmedel

- 49 procent av invånarna i Värnamo kommun har tillgång till minst två bilar medan 77 procent har tillgång till minst två cyklar. Endast 7 procent respektive 6 procent saknar tillgång till bil eller cykel.
- 80 procent av invånarna saknar tillgång till resekort i kollektivtrafiken. 5 procent har periodkort, övriga har någon form av värdekort eller special kort.
- Män har något högre grad till bilar och cyklar medan kvinnor har något högre tillgång till kollektivtrafikkort.

Olika färdmedels andel av resandet

- I kommunen görs 72 procent av resorna med bil, 12 procent till fots, 13 procent med cykel och 3 procent med tåg och buss.
- I Värnamo tätort görs 63 procent av vardagsresorna med bil, 27 procent med cykel och resten, cirka 10 % till fots. Kollektivtrafikens andel av resandet inom tätorten är försumbar.
- Av arbetsresorna i kommunen upp till 5 km görs 53 procent i bil, 31 procent med cykel och 15 procent till fots.
- Av arbetsresorna i kommunen mellan 5 och 10 km görs 77 procent med bil, 15 procent med cykel, 4 procent med buss, procent till fots och 2 procent med annat transportsätt (bland annat tåg).

Attityd till förändrat bilanvändande

- 40 procent av invånarna använder bil till de flesta resorna och avser fortsätta att göra det.

- 19 procent av invånarna använder bil till de flesta resorna men funderar på att minska sin bilanvändning.
- 12 procent av invånarna använder bil till de flesta resorna och har redan börjat ersätta bilresorna med andra färdmedel.
- 30 procent använder sällan bil och tänker därför inte ändra sitt vardagliga bilresande.

Män åker mer bil än kvinnor

- Män och kvinnor cyklar ungefär lika mycket, men i övrigt är skillnaden mellan kvinnors och mäns färsätt märkbara under såväl vardagar som helgdagar.

Kommuninvånarnas resor i tal

I följande beräkningar utgår vi från att medborgaren i snitt gör 2,8 resor per dag utifrån den fördelning som 2012 års undersökning visade. Siffran 2,8 resor/dag kommer från hur resandet ser ut i Jönköping. Det är högst sannolikt att andelen bil är betydligt högre och att detta gör att det är en lägre andel gång- och cykeltrafik. Kommuninvånarnas totala resor med kollektivtrafik är faktiska siffror redovisade av Jönköpings Länstrafik.

Kommuninvånarnas totala antal resor per år			
Centralort	Övriga tätorter	Landsbygden	Totalt/år
16 601 760	6 498 940	6 111 285	29 211 985
56,7 procent	22,2 procent	20,1 procent	100 procent
Kommuninvånarnas totala antal bilresor per år 72 procent resor med bil utifrån resvaneundersökningen 2012			
Centralort	Övriga tätorter	Landsbygden	Totalt/år
11 953 267	4 679 237	4 400 125	21 032 629
Kommuninvånarnas totala antal gång och cykelresor per år 25procent med gång och cykel resvaneundersökningen 2012			
Centralort	Övriga tätorter	Landsbygden	Totalt/år
4 150 440	1 624 735	1 527 821	7 302 996
Kommuninvånarnas totala antal resor med kollektivtrafiken 2017			
Stadsbussarna	Regionbussar	Regionbussar norr	Totalt Värnamo väster + tåg öster + tåg norr/väster
124 883 <i>varav 0 tåg</i>	333 606 <i>varav 0 tåg*</i>	186 627 <i>varav 100 168 med tåg</i>	102 557 <i>varav 76 865 med tåg</i>
			747 673 <i>varav 177 033 med tåg</i>
Resorna med kollektivtrafiken 2017 är registrerade enligt följande			

Skolkort	Ungdomskort	Övriga	Totalt
180 598	77 994	489 031	747 673

Antal registrerade resor med kollektivtrafiken i Värnamo kommun. Skolkort är resor till och från skola, ungdomskort är resor där ungdomar upp till och med 19 år reser fritt i hela Jönköpings Län för 200 kr/månad. Övriga resor bedöms vara pendlingsresor för arbete och eller fritidsaktiviteter för personer över 19 år och betalas utifrån gällande taxa.

*= tåg väster ut är med i Regionbussar norr + tåg norr/väster

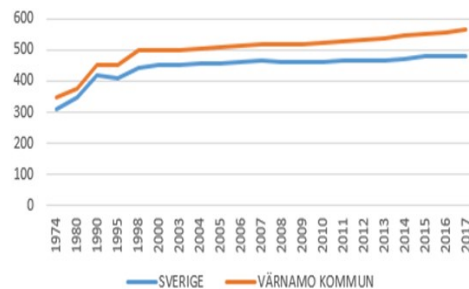
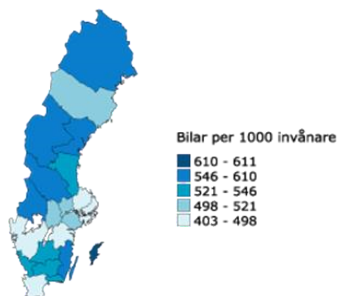
Värnamo kommuns vägtrafikinfrastruktur, bilnehav och färdmedelsfördelning

Värnamo kommun är väghållare för den väginfrastruktur som främst ligger inom Värnamo stad men också delvis ute i kommunens tätorter.

Typ av väginfrastruktur/område	Antal gator	Km	Antal Gcm-vägar	Km	Totalt antal gator & Gcm	Totalt antal km
Värnamo stad	362	119	272	92	634	211
Övriga tätorter	273	77	97	42	370	119
Totalt	635	196	369	134	1004	330

Bilberoende och bilnehav hänger ihop

I Värnamo kommun är bilnehavet högre än genomsnittet. Det innebär att en annan inriktning, omställning, i samhällsplaneringen krävs om målen om ett balanserat trafiksystem ska uppnås.

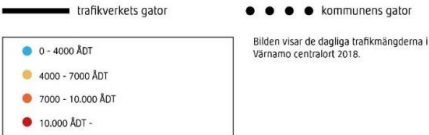
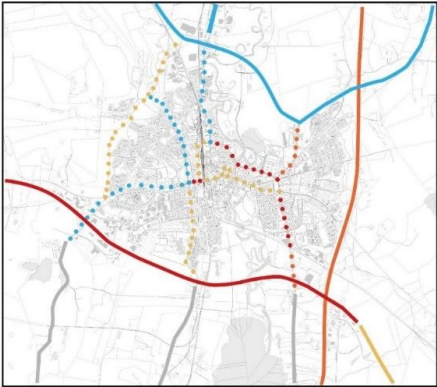


Till vänster visar personbilar per 1000 invånare 2017/2018.

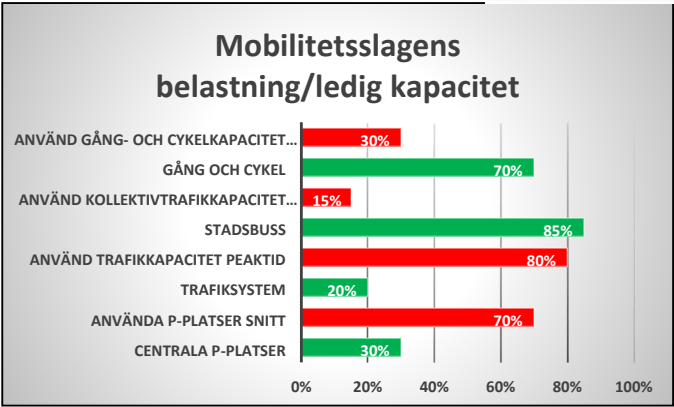
T.h. personbilar/1000 invånare i Värnamo kommun 1974-2017. Källa: SCB

Trafiken i Värnamo stad

Värnamos läge mellan E4, väg 151 och väg 27 omgärdas av god trafikinfrastruktur. Vägstandarden är övervägande bra eller till och med mycket bra. Resvanor och järnvägen utgör en knutpunkt mellan Jönköping/Nässjö, Halmstad, Göteborg/Borås, Alvesta/Växjö/Kalmar/Karlskrona.



Belastning och ledig kapacitet



§ 255 Dnr: KS.2020.220

Plan för trafik

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att överlämna ärendet till nästa sammanträde.

Ärendebeskrivning

Plan för trafik i Värnamo kommun är ett strategiskt dokument där kommunen slår fast inriktningen gällande trafikens omställning och utveckling i kommunen. Planen har en bred syn på trafiken men är tydlig med att de hållbara trafikslagen behöver prioriteras för att Värnamo kommun ska kunna växa till 40 000 invånare. Planens inriktning utgår från vad samhällsbyggnadsförvaltningen fick i uppdrag att arbeta fram 2014. Plan för trafik går därför på vad Fossilfriutredningen uttryckt och klargör därmed Värnamo kommuns åtaganden för att uppnå minskningarna av växthusgaser från transportsektorn.

Planen har i huvudsak arbetats fram av tjänstemän på samhällsbyggnadsförvaltningen, tekniska förvaltningen och kommunledningsförvaltningen. Berörda nämnders presidier har även varit engagerade på flera möten under begreppet ”den röda tråden”.

Dessa mötenas syfte har varit att skapa en förståelse av vilka åtaganden Värnamo kommun står inför och hur dessa hänger samman med Översiktsplanen samt arbetet med den nu pågående Fördjupade översiktsplanen för Värnamo stad.

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade 25 mars 2020, § 93 att föreslå kommunstyrelsen att skicka Plan för trafik på remiss.

Kommunstyrelsen beslutade 14 april 2020, § 165 att skicka Plan för trafik på remiss till nämnder, politiska partier, myndigheter, organisationer och allmänhet, samt att återrapporteras senast 25 maj 2020.

Kommunstyrelsen beslutade 5 maj 2020, § 176 att återkalla andra-attsatsen i kommunstyrelsens beslut 14 april 2020, § 165 ”att återrapporteras senast 25 maj 2020” samt att Plan för trafik återrapporteras senast 15 september 2020.

Tekniska utskottet beslutade 9 juni 2020, § 167 att godkänna informationen att hos kommunstyrelsen begära förlängd svarstid för remissutlåtande till den 31 augusti.

Forts.

Ks § 255 (forts)

Kommunledningsförvaltningen har inkommit med förslag till yttrande 13 augusti 2020.

Tekniska utskottet har yttrat sig 18 augusti 2020, § 178.

Kommunstyrelsen beslutade 15 september 2020, § 322 att överlämna kommunledningsförvaltningens yttrande som eget till samhällsbyggnadsnämnden.

Med anledning av de inkomna synpunkterna och de efterföljande mötena har Plan för Trafik i Värnamo nu reviderats och omarbetats. Samhällsbyggnadsförvaltningen bedömer att frågan nu är tillräckligt utredd och anser att planen är klar att antas.

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade 26 maj 2021, § 126 att ställa sig bakom förslaget till Plan för trafik i Värnamo kommun, samt att Plan för trafik i Värnamo kommun skickas vidare för antagande i kommunfullmäktige via kommunstyrelsen efter det att följande redigeringar av dokumentet:

På sidan 15 under rubrik ett punkt tre ändra till: undvika planering och lovgivning för åtgärder som främjar ökad kapacitet för biltrafik.

På sidan 15 under rubrik ett punkt fyra ändra till: värna om en attraktiv levande stadskärna genom att prioritera centrala handelsetableringar med undantag för handel som inte lämpar sig för central placering.

På sidan 17 under rubriken Ställningstaganden biltrafik under punkt ett ändra till: undvika att bygga åtgärder som främjar högre kapacitet för biltrafik i det kommunala vägnätet. Fler som reser hållbart innebär mindre biltrafikmängder på kommunens vägar vilket ger bättre framkomlighet för dem som åker bil.

Beslut skickas till:

Protokollsutdrag:

Kommunfullmäktige

Sbn § 126

Dnr TRAFIK.2014.0140

Plan för trafik

Beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att ställa sig bakom förslaget till Plan för trafik i Värnamo kommun, samt

att Plan för trafik i Värnamo kommun skickas vidare för antagande i kommunfullmäktige via kommunstyrelsen efter det att följande redigeringar av dokumentet:

På sidan 15 under rubrik ett punkt tre ändra till: undvika planering och lov-givning för åtgärder som främjar ökad kapacitet för biltrafik.

På sidan 15 under rubrik ett punkt fyra ändra till: värna om en attraktiv le-vande stadskärna genom att prioritera centrala handelsetableringar med undantag för handel som inte lämpar sig för central placering.

På sidan 17 under rubriken Ställningstaganden biltrafik under punkt ett ändra till: undvika att bygga åtgärder som främjar högre kapacitet för biltrafik i det kommunala vägnätet. Fler som reser hållbart innebär mindre biltrafikmängder på kommunens vägar vilket ger bättre framkomlighet för dem som åker bil.

Ärendebeskrivning

Plan för trafik i Värnamo kommun är ett strategiskt dokument där kommunen slår fast inriktningen på transportsektorns omställning i kommunen. Planen har en bred syn på alla trafikslag men är tydlig med att de hållbara trafikslagen behöver prioriteras för att kommunen ska kunna växa till 40 000 invånare.

Planens inriktning utgår från uppdraget som förvaltningen fick 2014. Plan för trafik beaktar därför, i betydande omfattning, Fossilfriutredningen och klargör därmed Värnamo kommuns åtaganden för att uppnå minskningarna av växthusgaser från just transportsektorn.

Planen har i huvudsak arbetats fram av tjänstemän på samhällsbyggnadsförvaltningen, tekniska förvaltningen och kommunledningsförvaltningen. Planen har varit ute på remiss där 12 remissvar inkommit och beaktats i slutversionen. Därefter har flera möten genomförts parallellt med den fördjupade översiktsplanen som främst behandlat parkeringsfrågan i centrala Värnamo.

forts.

Sbn § 126 forts.

Dessa möten har även visat hur översiktsplanen, den fördjupade översiktsplanen för Värnamo stad påverkat innehållet i Plan för trafik i Värnamo kommun.

Med anledning av de inkomna synpunkterna och de efterföljande mötena har Plan för Trafik i Värnamo nu reviderats och omarbetats. Samhällsbyggnadsförvaltningen bedömer att frågan nu är tillräckligt utredd och anser att planen är klar att antas. Samhällsbyggnadsnämnden behöver ta ställning till förslaget och skicka vidare ärendet till kommunfullmäktige, via kommunstyrelsen, för antagande.

Samhällsbyggnadsförvaltningen har inkommit med skrivelse 16 april 2021.

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden föreslås besluta

- att ställa sig bakom förslaget till Plan för trafik i Värnamo kommun, samt
- att Plan för trafik i Värnamo kommun skickas vidare för antagande i kommunfullmäktige via kommunstyrelsen.

Samhällsbyggnadsnämnden har tidigare behandlat ärendet 28 april 2021 § 89.

2021-04-15

Samhällsbyggnadsnämnden

Samhällsbyggnadsförvaltningen
Plan- och byggavdelningen
Peter Gustavsson
Telefon: 0370-37 77 86
E-post: peter.gustavsson@varnamo.se

Tjänsteskrivelse

Plan för trafik i Värnamo kommun

Dnr: 14.0140.501

Ärendebeskrivning

Plan för trafik i Värnamo kommun är ett strategiskt dokument där kommunen slår fast inriktningen på transportsektorns omställning i kommunen. Planen har en bred syn på alla trafikslag men är tydlig med att de hållbara trafikslagen behöver prioriteras för att kommunen ska kunna växa till 40 000 invånare. Planens inriktning utgår från uppdraget som förvaltningen fick 2014. Plan för trafik beaktar därför, i betydande omfattning, Fossilfriutredningen och klargör därmed Värnamo kommuns åtaganden för att uppnå minskningarna av växthusgaser från just transportsektorn.

Planen har i huvudsak arbetats fram av tjänstemän på samhällsbyggnadsförvaltningen, tekniska förvaltningen och kommunledningsförvaltningen. Planen har varit ute på remiss där 12 remissvar inkommit och beaktats i slutversionen. Därefter har flera möten genomförts parallellt med den fördjupade översiktsplanen som främst behandlat parkeringsfrågan i centrala Värnamo. Dessa möten har även visat hur översiktsplanen, den fördjupade översiktsplanen för Värnamo stad påverkat innehållet i Plan för trafik i Värnamo kommun.

Med anledning av de inkomna synpunkterna och efterföljande mötena har Plan för Trafik i Värnamo nu reviderats och omarbetats. Samhällsbyggnadsförvaltningen bedömer att frågan nu är tillräckligt utredd och anser att planen är klar att antas. Samhällsbyggnadsnämnden behöver ta ställning till förslaget och skicka vidare ärendet till kommunfullmäktige, via kommunstyrelsen, för antagande.

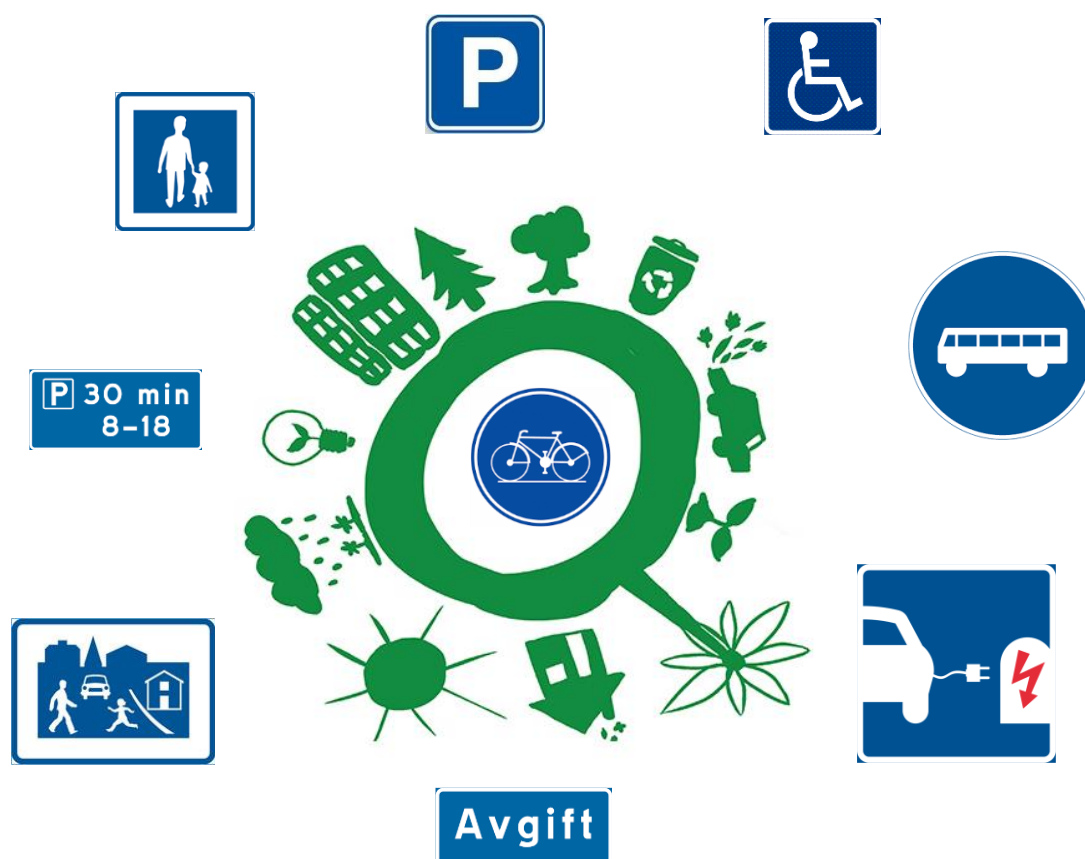
Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden föreslås besluta:

- att** ställa sig bakom förslaget till Plan för trafik i Värnamo kommun, samt
- att** Plan för trafik i Värnamo kommun skickas vidare för antagande i kommunfullmäktige via kommunstyrelsen.

Peter Gustavsson
Trafikplanerare

Plan för trafik i Värnamo kommun för ett långsiktigt hållbart trafiksystem!



Reglemente

Kommunala beslut som utöver kommunallag och andra författningar styr och reglerar kommunala verksamheter. Innefattar Nämndreglementen, Delegeringsordningar, Bolagsordningar, Ägardirektiv, Föreskrifter, Kommunala taxor och avgifter.

Policy

Anger principer och värdegrundsbaserat förhållningssätt och tjänar som vägledning inom det aktuella området.

Plan

Beskriver strategier för arbetet med utvecklingen av Värnamo som kommun, och utvecklingsarbete inom kommunens organisation.

Åtgärdsplan

Anger konkreta åtgärder, tidsramar och ansvar.

Riktlinje

Beskriver hur förvaltning bedriver den befintliga verksamheten, eller ett visst område, så att den bedrivs effektivt och med god kvalitet.

Fastställd av: Kommunfullmäktige

Datum: 2020-xx-xx, § xxx

Dokumentet gäller från: 202x-xx-xx

Dokumentet gäller för: Kommunstyrelsen och kommunens nämnder och utskott

Dokumentansvarig: Trafikplanerare på Samhällsbyggnadsförvaltningen

Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
Inledning	5
Syfte	5
Avgränsningar	5
Genomförande	5
Bakgrund	6
Varför behövs ett långsiktigt balanserat trafiksystem	8
Så lyckas vi med omställningen	11
Trafikstrategisk helhetssyn	14
Värnamo kommuns övergripande ställningstaganden för ett hållbart trafiksystem	15
Ställningstaganden gång- och cykeltrafik	16
Ställningstaganden kollektivtrafik	16
Ställningstaganden biltrafik	17
Ställningstaganden godstrafik	18
Ställningstaganden beteendepåverkande åtgärder	18
Planens ekonomiska konsekvenser	18
Planens sociala konsekvenser	18
Ansvarig	19
Uppföljning	19
Referenser	19
Bilagor	20
Här bor invånarna i Värnamo	20
Begreppsförtydliganden	20
Genomförda utredningar och trafikstatistik	22
Resvanor	25
Belastning och ledig kapacitet	26

Sammanfattning

Plan för trafik i Värnamo kommun ska ge förutsättningar att långsiktigt planera omställningsarbetet och därigenom ligga till grund för kommunens återkommande verksamhets- och investeringsplan. Plan för trafik i Värnamo kommun ska ses som ett redskap inom detaljplanering, bygglov och genomförande för att göra nödvändiga prioriteringar och avvägningar. Plan för trafik i Värnamo kommun är utarbetad utifrån beslutet i Miljö- och stadsbyggnadsnämnden 2014 och därefter beslutad och antagen i Värnamo kommuns fullmäktige.

Samhällsbyggnadsförvaltningen har, på uppdrag från miljö- och stadsbyggnadsnämnden 2014, arbetat fram ställningstaganden för hållbara, trygga, jämlika och jämställda möjligheter att pendla till arbete, skola och fritidsaktiviteter. Plan för trafik förhåller sig strikt till Översiktsplanens uttalade ambitioner om ett långsiktigt hållbart transportsystem. Plan för trafik i Värnamo kommun är Översiktsplanens förlängda arm avseende ställningsantaganden inom trafikområdet.

Transportsektorn bidrar till negativa klimatförändringar samtidigt som betydande ytor tagits i anspråk för att färdas och parkera på. Av Sveriges totala koldioxidutsläpp kommer omkring 30 procent från vägtransportsektorn¹. Många än numera medvetna om att utsläppen bidrar till växthuseffekten, vilket Sverige i internationella styrdokument ställt sig bakom att kraftigt minska. Därav måste vi helt enkelt förändra våra resvanor och som kommun görs detta främst genom samhällsplanering och verka som goda förebilder.

Mer än hälften av alla personresor i tätorter är så korta att de oftast kan ersättas med gång-, cykel- och kollektivtrafik. Dessa färds slag ökar även förutsättningarna för bättre integration, upplevd säkerhet och en levande stadskärna när fler rör sig ute på allmänna platser. Män åker mer bil än kvinnor vilket är en tydlig ojämlikfråga. För att minska långväga godstransporter behöver en större del ske på järnväg. Att ställa om resvanor och transporter börjar i samhällsplanering men är beroende av teknikutveckling och beteendeförändringar. Förutsättningarna för att resa hållbart skiljer sig men totalt sett måste resandet förändras, minskas och effektiviseras. För att göra detta möjligt måste transportsystemen anpassas och förutsättningarna för gång-, cykel- och kollektivtrafik förbättras. Genom att frigöra ytkrävande markparkeringar kan förtätning ske som bidrar till en mer tillgänglig, levande, trygg och jämställt plats att vistas och leva på. Utifrån planmonopolet, med stadsförtätning som inriktning, bygger ställningstagandena i Plan för trafik mycket på ”stråk- och nodtänk”. Begreppen **närhet**, **täthet** och **tillgänglighet** utgör grunden för att minska bilberoendet och öka förutsättningarna för de hållbara transportslagen. Att resa mindre eller i större omfattning samåka, vilket är ett sätt för boende på landsbygden att bidra, resulterar likaså till minskat transportarbete. Landsbygden ska värnas vilket gör att bilen även i fortsättning blir det vanligaste trafikslaget då alternativen där är begränsade.

Teknikutvecklingens åtaganden handlar om förnybara energislag, energieffektiva transporter och att utnyttja digitaliseringen. För att klara omställningen mot ett hållbart samhälle måste transportarbetet minska med 12 procent fram till 2030 och 18 procent fram till 2050², jämfört med basåret 2010. Omställningen till ett hållbart trafiksystem³, med minskad miljöpåverkan, utgår från

- Energieffektiva och fossilfria fordon – i huvudsak genom styrmedel och teknisk utveckling
- Högre andel förnybara drivmedel – i huvudsak genom styrmedel och teknisk utveckling
- Ett mer transporteffektivt samhälle – i huvudsak genom planmonopolet och ökad digitalisering

klimatpåverkan bidrar trafiken till arbetstillfällen men också till negativa konsekvenser så som buller, luftföroreningar samt både verklig och upplevd trängsel.

¹ Naturvårdsverket

² Fossilfriutredningen

³ Naturvårdsverket

Inledning

Person- och godstransporter har ökat under lång tid. Samtidigt är allt fler överens om dess negativa miljöpåverkan då transporternas energislag i huvudsak består av fossila bränslen. Ju mer trafiksystemen byggts ut, desto mer trafik har tillkommit. Möjligheten att långsiktigt säkra upp bättre framkomlighet för biltrafiken är inte genom att bygga ut kapaciteten utan genom att fler reser hållbart.

Transportsektorn står för nästan en tredjedel av växthusgasutsläppen i Sverige där den dominerande delen kommer från vägtrafiken. Trots god insikt och vetskap går inte omställningen i den takt som krävs för att nå mål och delmål fram till 2050. För att klara fastställda mål måste det totala transportarbetet minska med 12 procent fram till 2030 och 18 procent till 2050 jämfört 2010. Per person blir minskningen ca 32 procent till 2050 om man räknar med den prognosticerade befolkningsökningen. Det handlar alltså om antalet fordonskilometer som till 2030 ska minska med 12 procent i absoluta tal från 2010. Räknar man sedan om det per individ behöver varje person generera 32 procent färre fordonskilometer 2045. Transportsektorn behöver, i en allt snabbare takt, minska sin energianvändning och övergå till förnybara energislag.

Med en tydlig samhällsplanering, som utgår från långsiktig hållbarhet, kan kommunen skapa förutsättningar att minska transportsektorns negativa miljö- och energipåverkan. Hållbart resande ger även förutsättningar för bättre integration, tryggare och säkrare utemiljöer, ökad jämställd- och jämlikhet samt ökar utvecklingspotentialen i centrum- och tätortskärnor. Kortfattat handlar det om att ju fler människor till fots i stadskärnan desto bättre för ovan nämnda utmaningar.

Begreppet ”transportsnål samhällsplanering” innebär att bebyggelse förtätas och att befintlig infrastruktur utnyttjas bättre. Detta skapar bättre förutsättningar för fler att gå, cykla eller åka kollektivt mellan olika punkter och här minskar samtidigt utrymmet och förutsättningarna för resor med bil inom de centralaste delarna. Alternativen till person- och varutransporter behöver styrmedel genom både samhällsplanering och att de som använder vårt befintliga transportsystem premieras och regleras för att uppnå önskat resultat.

Förklaringar av olika begrepp som bland annat förekommer i texten finns i slutet som bilaga.

Syfte

Plan för trafik i Värnamo kommun ska ge politiker och tjänstepersoner förutsättningar att internt öka kunskap och förståelsen så att ställningstagandena inom transportsektorn resulterar i en omställning inom kedjan planering, exploatering och lovgivning och därigenom uppnå ett långsiktigt hållbart trafiksystem.

Avgränsningar

Plan för trafik i Värnamo kommun omfattar inte flygtrafik och båttrafik, inte friluftsliv eller turism och inte heller digital infrastruktur såsom bredband, fiber och laddinfrastruktur. Planen omfattar hela Värnamo kommun men det är framförallt Värnamo stad och kommunens tätorter som utgör grunden i planens uttryck och ställningstaganden.

Genomförande

Plan för trafik i Värnamo kommun är delvis framtagen enligt TRAST-metodiken. TRAST står för trafik för en attraktiv stad och är en handbok framtagen av Trafikverket. Inriktningen handlar om att skapa en övergripande bild av transportsystemets nuläge och vilka utmaningar som finns kopplat till den framtida trafikens utveckling. Merparten av arbetet har genomförts av tjänstepersoner på Samhällsbyggnadsförvaltningen med hjälp av tekniska förvaltningen och kommunledningsförvaltningen.

Bakgrund

Trafik är en följd av att vi vill och behöver transportera människor eller varor. Som trafikslag har bilen blivit en frihetssymbol som gjort det möjligt att välja att förflytta sig när och vart man önskat. Sedan efterkrigstiden har bilen dominerat stadsplaneringen vilket gjort att stora ytor i många fall helt dedikerats utifrån bilens behov. Ett tydligt exempel är Stockholm, där körfält erövrade hela stadsdelar på 1950- och 1960-talen men som i mitten på 2010-talet omprioriterats till förmån för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Biltrafiken är det mest ytkrävande transportslaget och trafiksystem har byggts och förstärkts i omgångar vilket resulterat i ökad biltrafik. 1950 fanns det 250 000 bilar i Sverige och 1959 hade antalet fyrdubblats. Idag är antalet uppe i nära 5 000 000 bilar. Om städer ska utvecklas med mål om levande stadskärnor, trygghet, integration, jämställdhet och jämlikhet måste andra trafikslag prioriteras högre.

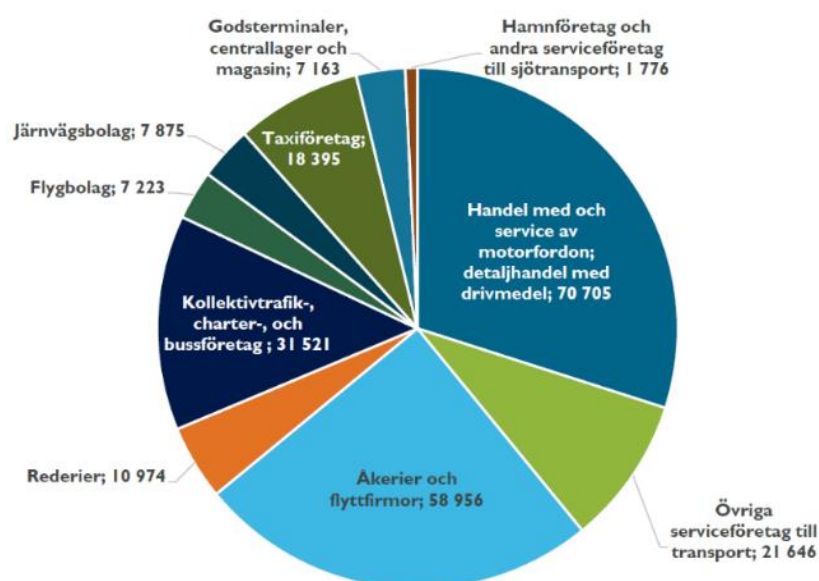


Klarabergsgatans utformning i Stockholm har förändrats från att i mitten av 1950-talet ha ett utrymme för en 31 meter bred bilgata (se bilden överst till höger från 1969) till att idag vara anpassad för att prioritera hållbara trafikslag. Ett liknande exempel ser vi på Köpmangatan vid Centralplan i Värnamo där den gamla marknadsplatsen blev Europaväg och på tidigt 2000-tal omvandlades till förmån för de hållbara trafikslagen.

Trafik skapar arbetstillfällen

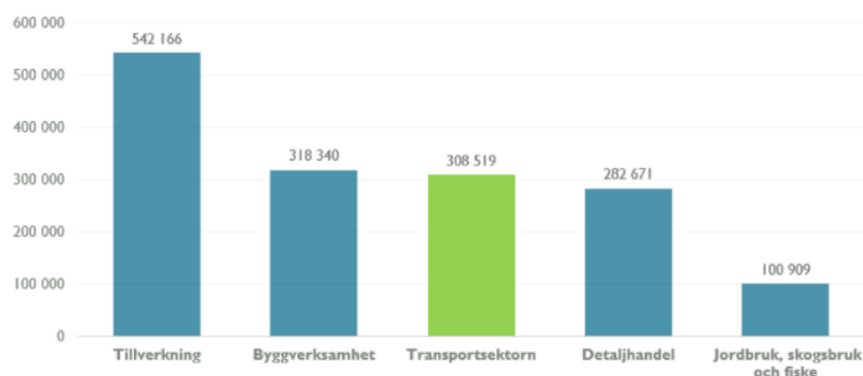
Transportnäringen har stadigt ökat och sysselsatt allt fler. Transporterna anses av många vara allt för billiga i förhållande till dess negativa miljökonsekvenser. Detta medför att incitamenten för transporteffektivitet saknas då kostnaderna för flexibiliteten är mer tilltalande att fortsätta i ”gamla hjulspår”

Antal anställda i transportnäringen



Källa SCB

Antal förvärvsarbetande i jämförelse

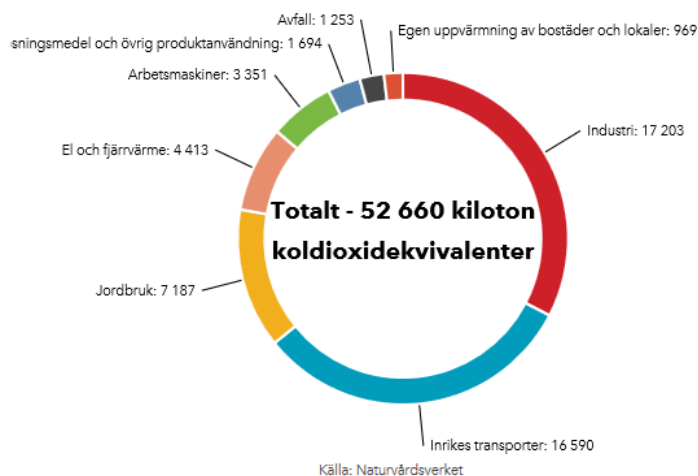


Källa SCB

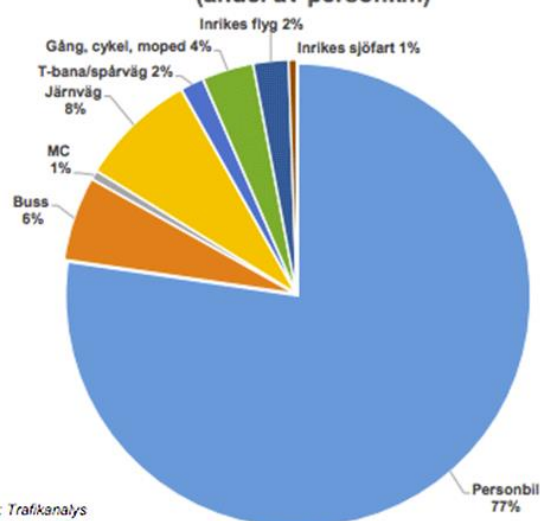
Transporternas miljöpåverkan

En stor utmaning i miljöarbetet är att minska transporternas negativa påverkan på klimat och miljö. Utöver växthusgaserna påverka luftföroreningar vår hälsa och är i svenska städer/tätorter ett stort hälsoproblem. Trafikleder har skapat barriärer som påverkat landskap för både människor och natur.

Utsläpp av växthusgaser per sektor, 2017



Persontransporterna 2014 per färdmedel (andel av personkm)



Varför behövs ett långsiktigt balanserat trafiksystem

De ökade utsläppen av växthusgaser leder till en global uppvärmning och måste kraftigt begränsas för att inte leda till allvarliga konsekvenser för ekosystem, vattentillgång, matproduktion, mänsklig säkerhet och hälsa.

Utsläppen kommer främst av sättet vi utvinner, omvandlar och använder fossil energi genom förbränning av kol, olja och naturgas. Världens ledare har enats om ett globalt klimatavtal och nationellt har Sverige bestämt att senast år 2045 inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären och därefter uppnå negativa utsläpp. För att nå dessa mål måste vi även lokalt öka omställningstakten för vår energianvändning inom främst transporter och byggande. Här presenteras fyra delar som motiverar behovet av omställning.

Agenda 2030

2015 antog världens ledare "Agenda 2030 för en hållbar utveckling" och dess 17 globala mål, som knyter samman ambitionerna om en social, ekonomisk och miljömässigt hållbar utveckling. 2016 trädde det globala klimatavtalet, Parisavtalet, ikraft vilket i grunden handlar om att minska utsläppen av växthusgaser, samt att stödja de som drabbas av klimatförändringarnas effekter.

Fossilfrihet på väg

För att få ned transportsektorns klimatpåverkande utsläpp krävs både energieffektivare fordon, ökad eldrift, biodrivmedel och andra hållbara bränslealternativ. Dessutom måste samhällsplaneringens inriktning minska transportbehovet genom hållbar stadsplanering. År 2030 ska utsläppen från transportsektorn vara minst 70 procent lägre jämfört med år 2010 och andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång vara minst 30 procent (Källa *Betänkande av Utredningen om fossilfri fordonstrafik, SOU 2013:84*)

Klimatpolitiska ramverket

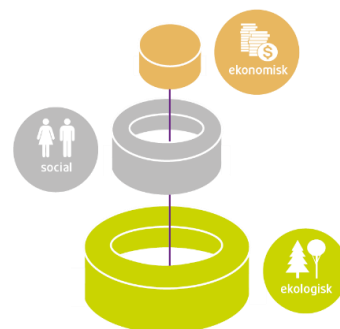
Riksdagen antog 2018 ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige, som innehåller nya klimatmål, en klimatlag och ett klimatpolitiskt råd. Ramverket ska skapa ordning och reda i klimatpolitiken och baseras på en överenskommelse inom den parlamentariska miljömålsberedningen. Klimatmålen syftar till att inspirera till att strukturera miljöarbete och att bidra till att genomföra den ekologiska dimensionen av de 16 globala hållbarhetsmålen.

Hållbar utveckling

Begreppet hållbar utveckling fick internationell spridning i samband med FN-rapporten

Vår gemensamma framtid (även kallad Brundtland-rapporten) och definieras av tre dimensioner:

- Den ekologiska handlar om att hushålla med naturresurser utan att skada jordklotets ekosystem på lång sikt.
- Den sociala handlar om att bygga ett samhälle där grundläggande mänskliga rättigheter uppfylls.
- Den ekonomiska handlar om att motverka fattigdom så att alla har råd att tillgodose sina grundläggande behov i relation till jordklotets ändliga resurser, det vill säga en ekonomisk utveckling som inte medför negativa konsekvenser för varken den ekologiska eller sociala dimensionen.



Begreppet bygger på uppfattningen att den ekologiska dimensionen sätter den yttersta gränsen för vad som utgör människans handlingsutrymme och att social och ekonomisk hållbarhet är omöjlig att uppnå om dessa gränser överskrids och naturresurser överexploateras.

Vad är koldioxid

Koldioxid är en giftfri gas som är färglös i normala temperaturer. Halten i atmosfären ökar för närvarande i en takt på över två ppm (parts per million) per år i snitt. Vid förbränning av biomassa ökar inte halten av koldioxid i atmosfären, så länge biomassan tillåts växa upp igen och återabsorbera samma mängd koldioxid. Vid förbränning av fossila bränslen som exempelvis kol, petroleum och naturgas återförs kol som varit utanför kretsloppet väldigt länge. Såvida inte varje gram av återfört kol binds i ny biomassa, så ökar koldioxidhalten i atmosfären. Denna ökning leder till en ökad växthuseffekt vilket bidrar till global uppvärmning.



Här en bild på om vi hade kunnat se CO₂ i vårt vardagliga temperaturspann.

Positiva effekter av att ställa om till ökat hållbart resande

- Samhällets vinster är minskade koldioxidutsläpp, minskade utsläpp av hälsopåverkande ämnen, mindre buller och vibrationer, minskade barriäreffekter, färre olyckor och mindre trängsel.
- Samhällets vinster är bättre integration, jämställdhet, jämlikhet och trygghet.
- Individens vinster är bättre ekonomi, bättre hälsa och mindre stress.
- Företagets vinster är lägre kostnader för resor och parkeringsplatser, friskare personal och lägre kostnader för sjukskrivningar.

Med ökad andel hållbara resor minskar klimatpåverkan från transportsektorn, stora bilkrävande ytor kan börja omfördelas och bilberoendet samt bilinnehavet kommer minska. Utöver fysiska infrastrukturlösningar, för de hållbara trafikslagen, måste ett gediget påverkansarbete genomföras.

Källa: Naturvårdsverket

Kommuners del i omställningen

Kommuner har tillsammans med andra aktörer en viktig roll i planeringen och utvecklingen av samhället. Planering av bebyggelse och transportsystem behöver gå hand i hand. Kommuner ansvarar för sin egen planering i samverkan med andra aktörer. Samverkan och samarbete är en förutsättning för att nå mål som ökat bostadsbyggande och kommunal/regional utveckling, men också för att klara utmaningar kopplade till klimatförändringar, segregation och omställning till fossilfrihet. Att vara en aktiv dialogpart, inte minst i samhällsplaneringens alla tidiga skeden, och ha kunskap inom respektive samhällsaktörs planeringsprocess lägger grunden för vårt gemensamma arbete.

Vi måste välja riktning

Det finns två scenarier att förhålla sig till kring framtidens trafiksystem. Ett scenario är att trafiken fortsätter öka, enligt Trafikverkets basprognoser, vilket kräver prognosstyrd trafikplanering. Detta leder till ett transportintensivare samhälle och kräver en tydlig strategi var de framtida kapacitetshöjande trafikåtgärderna

ska planeras, byggas och finansieras. Det andra scenariot är, enligt Fossilfriutredningen, att den framtida trafiken måste ställa om till mer långsiktiga hållbara lösningar. Detta kräver en tydlig målstyrd trafikplanering där möjligheter ges att använda ytor effektivare och omfördela medel till de hållbara trafikslagens fördel. Det senare scenariot möjliggör dessutom stads- och tätortsförtätning i betydande omfattning vilket ligger i linjen med Översiktsplanen och investerarnas önskan.

OMSTÄLLNING

Basprognos 2040 Gods- och persontransporter

Transportarbetet ökar
med ca 30% fram till 2040



Utbredning

Trafikplanerna för
kapacitetsstärkande
åtgärder



Två ytterlighetsscenarios
medför helt olika
förutsättningar i
samhällsplaneringen

Fossilfriutredningen

Transportarbetet minskar
med 18% fram till 2050



Förtätning

Trafikplanerna för
de hållbara trafikslagen

Bilden symboliserar vägvalet som samhället ställs inför. Den stora skillnaden är att **Fossilfriutredningen** fokuserar på förtätning och hållbara trafikslag medan **Basprognosen** fokuserar på en fortsatt utbyggnad där nya och större ytor måste tas i anspråk. Basprognosen leder ofrånkomligt till mer ytkrävande trafik.

Så lyckas vi med omställningen

Genom att studera de senaste 70–80 årens stads- och samhällsplanering ser man tydligt att bilen utgjort normen i svensk stadsplanering. Omställning, i trafikperspektivet, betyder att samhället måste bli mer transporteffektivt vilket innebär att trafikarbetet (den sträcka som fordonen sammanlagt färdas) med energiintensiva motoriserade transporter som personbil, lastbil och flyg ovillkorligen måste minska. Det behöver också finnas en uthållighet i omställningen till en långsiktigt hållbar stadsinfrastruktur.

Utnyttja befintlig trafikinfrastruktur bättre

För att minska transporternas miljöpåverkan behöver befintlig transportinfrastruktur och transportsystem användas mer yt- och energieffektivt. Transportinfrastrukturen behöver styras utifrån ett ”nod- och stråktänk”, där verksamheter och bostäder bäst lokaliseras för att res- och transportmönstren ska bli så hållbara som möjligt. Att utnyttja den befintliga infrastrukturen effektivare är viktig så att fler får bättre tillgänglighet till samhällets olika funktioner och utbud.

Öka kunskapen om att hållbart resande löser flera andra samhällsutmaningar

Med hållbart resande menas resandet med gång-, cykel- och kollektivtrafik eller färre resor. Även en effektivare bilanvändning, i form av exempelvis bilpool eller samåkning, och i viss mån också resor med fossilbränslefria och bränslesnåla fordon kan ses som hållbart resande. Stor tilltro och hopp sätts ofta på teknisk utveckling av transportsektorns hållbarhetsproblem. Den tekniska utvecklingen är avgörande men löser, till skillnad från hållbart resande, bara ett problem. Hållbart resande ger flera nyttor och omfattar de mest yteffektiva transportslagen. Att prioritera de hållbara trafikslagen är därför en lönsam investering som ger ekonomiska, ekologiska och sociala vinster tillbaka. Dessa vinster visar sig till exempel i ökad jämlikhet, attraktivare miljöer, jämställdhet i transportsystemet och friskare befolkning.

Arbeta med beteendeförändrande åtgärder

Beteendepåverkande åtgärder är en nödvändighet för ett långsiktigt hållbart trafiksystem. Det innebär att alla resor ska provas om de är nödvändiga och om de sker på ett långsiktigt hållbart sätt. Beteendeförändringar uppnås genom information, dialog, samarbete och marknadsföring där människor får kunskap om och möjlighet att prova nya färdssätt. En betydelsefull del är att förändra kommunanställdas resor både i tjänsten och privat. Genom att vara en god förebild delas erfarenhet och goda exempel och på så vis bidrar medarbetarna till ett långsiktigt hållbart Värnamo. Arbetet med beteendepåverkande åtgärder måste genomsyra hela den kommunala samhällsplaneringen. Resurser måste till och nyckelfunktioner måste pekas ut. Detta är mycket viktigt i den så kallade genomförandefasen då kommunens fastslagna planering ska effektiviseras.

Planera utifrån stråk och noder

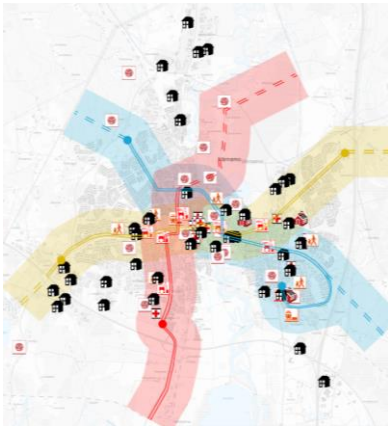
Definitionen av stråk är i detta fall sträckan som tillryggaläggs mellan noder och andra målpunkter i kommunen. Dessa stråk kan utgöras av exempelvis vägar och eller järnvägar. Med noder menas knutpunkter, omstigningsplatser där det finns möjlighet att byta trafikslag, såsom parkeringar, station och hållplatser. Det är av stor betydelse att befintliga och nya noder, bland annat tågtrafik, långfärdsbussar och regional busstrafik, effektivt ansluter till gång- och cykelvägar och lokal kollektivtrafik.

Stråk

Stråk kan vara både lokala, regionala nationella och internationella. Ett stråk förbinder stora målpunkter, exempelvis mellan handel, arbetsplatser och bostadsområden. Värnamo ligger ur ett logistiskt perspektiv på en strategisk plats i en knutpunkt mellan både stora vägar och järnvägslinjer. Detta strategiska läge har stor betydelse för kommunens utveckling idag och ytterligare satsningar utmed lokala stråk skulle innebära ökad utvecklingspotential för kommunen.



Bilden visar stråk i Värnamo kommun. Varje tätort utgör en nod i ett kommunperspektiv.



Bilden illustrerar stråk och noder i Värnamo centralort.

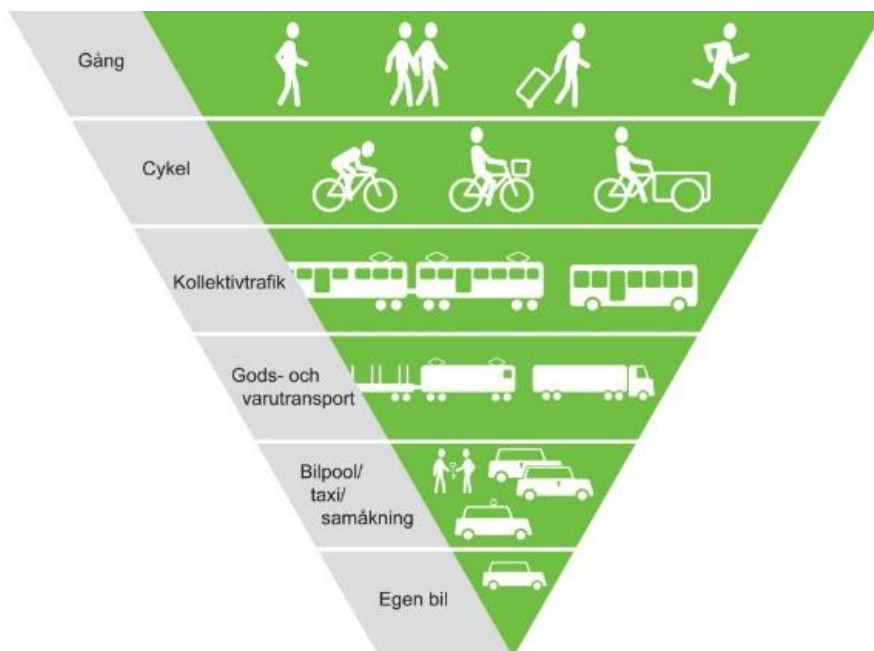
Noder

Stationer och hållplatser utgör strategiska platser för en hållbar utveckling. De är dessutom attraktiva både för näringslivet och boende utifrån tillgänglighet till buss- och tågförbindelser. Det är viktigt att ta vara på den potential som de befintliga noderna har och utveckla dem ytterligare.

Skapa ett transportsystem som främjar hållbart resande

Exempel på hållbar stadsplanering som minskar efterfrågan på biltrafik för många men som samtidigt ger förbättrad framkomlighet för dem som måste använda bilen, exempelvis de som bor på landsbygden.

- En bebyggelsestruktur som gynnar kollektivtrafiken, gång- och cykeltrafiken, minskar behovet av att ta bilen till de allra kortaste vardagsresorna. En sådan bebyggelsestruktur är starkt förknippad med förtätning i de centrala delarna med lågt parkeringstal.
- Minskat utrymme för bilparkering på allmän plats ökar utrymme för andra mer hållbara trafikslag. Marken kan användas till annat än trafik, exempelvis till bebyggelseförtätning, ytor för fritidsaktiviteter och grönområden.
- Reglerande åtgärder som stramare parkeringsnormer, p-avgifter, miljözoner, bilfria gator, etc.
- Säkra och trygga gång- och cykelvägar samt arbete med beteendeförändrade åtgärder minskar behovet för föräldrar att skjutsa barnen med bil till skolan och fritidsaktiviteter.
- Ökad samordning av godstransporter minskar antalet transporter i städer och tätorter.



Bäst tillgänglighet för flest personer fås genom en satsning på gång-, cykel- och kollektivtrafik. Dessa trafikslag ger också upphov till minst klimatpåverkan, vilket är argument nog för att en prioritering av dessa trafikslag sker efter ordningen i den omvända pyramiden.

Landsbygdens förutsättningar att ta sig in- och ut i central- och tätorter förbättras betydligt.

Arbeta för effektivare transporter

Förnybara energislag och energieffektiva transporter är förutsättningar som ovillkorligen måste till för att klara omställningen. Det är frågor som i stor utsträckning ligger utanför de kommunala ansvarsområdena även om kommunens olika vägval kan påverka. En annan del i att effektivisera transporterna är att utnyttja de digitaliserade verktygen för att optimera och minska onödiga transporter.

Utnyttja digitaliseringens möjligheter

Vi blir allt mer uppkopplade och transportsystemet kan effektiviseras med hjälp av digitaliseringens möjligheter. Fordonstillverkarna jobbar hårt med utveckling av självkörande bilar. Sannolikt är det längre dit än de mest hängiva hoppas, men samtidigt leder dess utveckling till andra möjligheter och idéer. Vi är tidigt i utvecklingsfasen vilket gör att det är svårt att se all potential i dagsläget.

Miljözoner som ett styrmedel

Från år 2020 har landets kommuner möjlighet att införa ytterligare miljözoner. Enligt Trafikverket dör varje år cirka 3 000 människor i förtid på grund av vägtrafikens utsläpp. I den siffran inkluderas såväl avgaser som slitagepartiklar. I flera svenska städer har lagstadgade miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskridits. På vissa gator i de större städerna har dessutom EU:s gränsvärden överskridits. Sedan tidigare finns en miljözon som reglerar tunga fordon. Den används redan i dag i åtta kommuner.

Miljözon 2

I miljözon 2 krävs att bensin- och dieslbilar uppfyller utsläppskraven för Euro 5 för att tillåtas. Det gäller även för elhybrider, laddhybrider, fordonsgasbilar och E85-bilar. Även bilar som har bättre miljöprestanda får köra här, till exempel elbilar och bränslecellsbilar. 1 juli 2022 skärps kraven för dieslbilar – då tillåts endast Euro 6-bilar i miljözonen.



Miljözon 3

I miljözon 3 får endast renodlade elbilar, bränslecellsbilar och gasbilar i Euro 6 köra. För tunga fordon ställs också höga krav. Här får elfordon, bränslecellsfordon, laddhybrider i Euro 6, och gasfordon i Euro 6 köra.

Källa <https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Miljo/Miljozoner/>

Miljöklassificering

Miljöklasser används för att ställa krav på fordons utsläpp. De anger högsta tillåtna utsläpp av en rad olika luftföroreningar för bilar, lastbilar och bussar.

Stöd teknikutveckling kring energieffektivisering och förnybara drivmedel

Utöver hållbar stadsplanering har Sverige goda förutsättningar att ställa om till förnybara drivmedel. För Jönköpings län är det viktigt att stimulera marknadens efterfrågan på tankstationer för el och förnybara drivmedel.

Planera för ett förändrat klimat

Kommunikationer och transporter kommer att påverkas av klimatförändringarna då konsekvenserna allvarligt kan komma påverka infrastrukturen för de olika transportslagen.

Trafikstrategisk helhetssyn

För att uppnå ett samhälle med färre och effektivare transporter, krävs en strategisk helhetssyn, där planeringsprocesserna behöver belysa mobilitetens konsekvenser. Genom att fatta beslut, med mål om ”rätt trafikslag för rätt resa”, kommer sakta gå mot uppsatta mål. Omställning till ett balanserat trafiksystem har sin grund i att

- Peka ut och förtäta i stråk.
- Prioritera infrastrukturen utifrån de hållbara trafikslagen i stad och tätort.
- Verka för en levande handel i ett attraktivt centrum med en restriktiv syn på utökad externhandelsetablering.

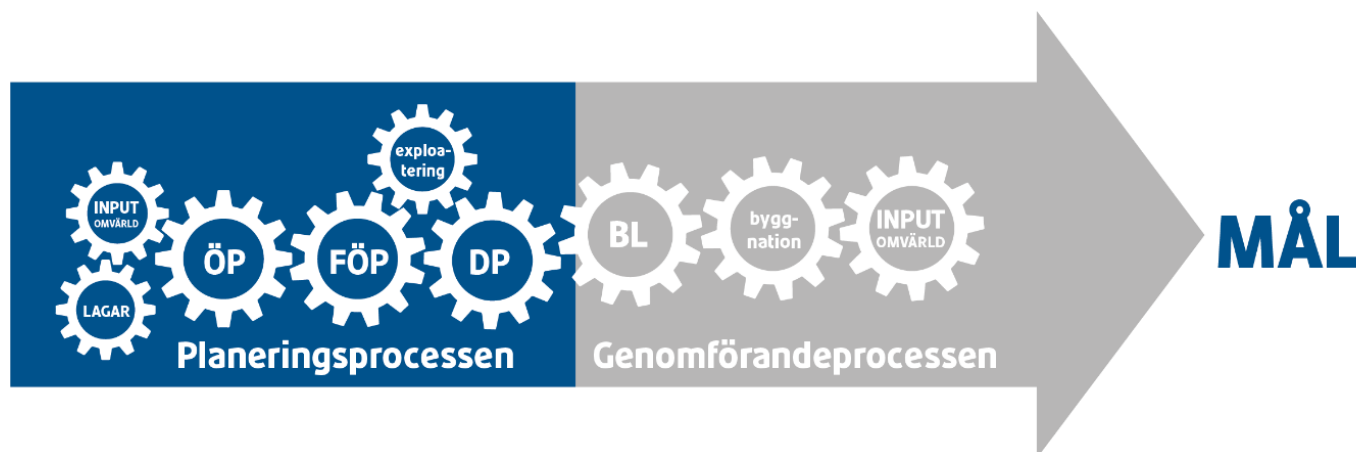
Det finns också en rad åtgärder som handlar om att styra bort resor av de trafikslag som vi vill se mindre av med hjälp av ekonomiska styrmedel, genom att premiera och reglera.

Plan-, exploatering- och lovgivningsprocesserna

I *Planprocessen* innebär ställningstaganden konkret att mobilitet, till och från de förutsättningar planen avser, ska vara överordnade utifrån de långsiktigt hållbara trafikslagens krav och förutsättningar samt i att största möjliga utsträckning planera för ett effektivare transportsamhälle. Begreppet ”Närhet, Täthet och Tillgänglighet” skall utgöra grunderna i så långt det är möjligt i planeringsarbetet.

I *Exploateringsprocessen* innebär ställningstaganden konkret att hanteringen av kommunens markinnehav genom initierande av ändrade eller nya detaljplaner, markanvisningar och försäljningar samt ingående av exploateringsavtal realiserar efter de förutsättningar planprocessen (ÖP-FÖP) möjliggjort. Därutöver är det helt avgörande att etableringsstrategier finns framtagna kring lokalisering av nya arbetsplatser, extern handel etcetera som långsiktigt påverkar behovet av bra hållbar mobilitet.

I *Bygglövsprocessen* innebär ställningstaganden konkret att vi säkerställer att planprocessen och exploateringsprocessen levt upp till det kommunen åtagit sig vad gäller långsiktigt hållbart trafiksystem i Värnamo kommun.



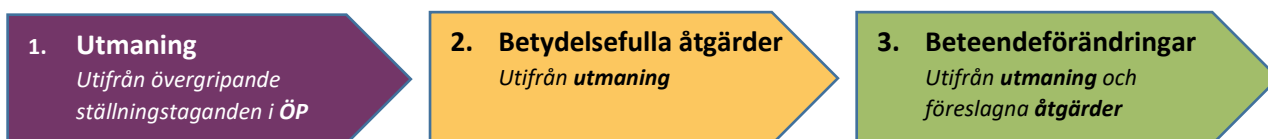
Bilden ovan illustrerar hur samhällsplaneringens delar förhåller sig till och är beroende av varandra för att uppnå långsiktig hållbar samhällsplanering.

ÖP Kommunens beslutade översiktsplan
DP Detaljplaner som vunnit laga kraft
Input – omvärld Intressen och beslut som påverkar

FÖP Kommunens fördjupade översiktsplaner
BL Bygglöv som vunnit laga kraft

Värnamo kommuns övergripande ställningstaganden för ett hållbart trafiksystem

Värnamo kommuns tre övergripande ställningstaganden ger direkt, utöver efterfrågade krav på minskade koldioxidutsläpp, även minskade luftföroreningar och minskat buller. De förbättrar också direkt förutsättningarna när det gäller framkomlighet för bilen eftersom ställningstagandena ger minskad trängsel i biltrafiksystemet. De bidrar även till möjligheter att förbättra det som idag bedöms vara mycket stora utmaningar i vårt samhälle så som medborgarnas upplevda trygghet, integration, jämställd- och jämlikhet, en ökad attraktivitet i stadskärnan samt bättre tillgänglighet till stadskärnan för de som bor på landsbygden.



De tre övergripande ställningstagandena hänger samman och utgör grunden i nedanstående ställningstaganden för respektive trafikslag.

1 Värnamo kommun ska, genom en tydlig samhällsplanering, bidra till ett minskat bilberoende och lägre bilinnehav genom att

- utgå från ”stråk och nod”- tänk i planerings- och genomförandeprocessen. Särskilt fokus ska sättas på förtätnings- och omvandlingsområden och koppla detta till parkeringstal.
- utgå från begreppen **närhet**, **täthet** och **tillgänglighet** i samhällsplaneringen.
- undvika planering och lovgivning för åtgärder som främjar ökad kapacitet för biltrafik.
- värna om en attraktiv och levande stadskärna genom att prioritera centrala handelsetableringar med undantag för handel som inte lämpar sig för central placering.
- reglera parkeringar i centralorten för att primärt minska bilresorna till och från arbetet för att i stället förbättra tillgängligheten för bilburna besökare och boenden utanför Värnamo centralort.

2 Värnamo kommun ska förbättra och prioritera de hållbara trafikslagens förutsättningar genom att

- införa ny parkeringsnorm som syftar till ökad stadsförtätning med tillhörande synergieffekter.
- stärka trafiksäkerheten så att de oskyddade trafikanternas trygghet och säkerhet prioriteras inom 40 km/h-områden.
- utgå från de hållbara trafikslagens krav och behov i detaljplaneprocessen för centralort och tätorter. Följande ordning gäller: gång- och cykeltrafik följt av kollektivtrafik.
- att söka medfinansiering, exempelvis med så kallade stadsmiljöavtalsansökningar, som kan ge upp till 50 procent av investeringskostnaderna.

3 Värnamo kommun ska arbeta med beteendepåverkande åtgärder genom att

- aktivt göra insatser för att påverka hela Värnamo kommuns organisation, medborgarna och investerare till ett förändrat beteende avseende mobilitet. Exempelvis genom att visa goda exempel, premiera, reglera och erbjuda pröva på-kampanjer.

Ställningstaganden gång- och cykeltrafik

Som helhet är det viktigt att parallellt skapa trevliga grönstråk, gång- och cykelstråk som upplevs trygga. Det ska vara attraktivt att gå och cykla i centrala Värnamo till jobb, skola och andra aktiviteter. Värnamo kommun ska i planeringsprocessen därför utgå från närhet, täthet och tillgänglighet så att

- bostäder, arbetsplatser, handel eller platser avsedda för fritidssysslor i första hand planeras och byggs utifrån stråk och noder. När möjligheten inte finns inom befintlig bebyggelsestruktur är det av vikt att ny bebyggelse tillkommer i förlängningen av befintliga stråk.
- gång- och cykelvägar prioriteras inom tätorter så att avstånden till betydelsefulla målpunkter blir kortast möjliga.
- det i nya planer och projekt avsätts ett utrymme att möjliggöra 5 meter breda GC-vägar. Separerade GC-vägar ska utgöra normen i all nyplanering.
- huvudcykelstråken är det högst prioriterade trafikslaget inom central- och tätorterna.
- underlätta för resenären att byta mellan olika färd sätt för att minska bilresandet. Detta kan göras genom att peka ut bytesnoder, även kallat omstigningspunkter, där olika färdslagsmöjligheter möts i trygga och säkrade miljöer.

Värnamo kommun ska tillgodose gång- och cykeltrafikens standardkrav i exploaterings- och projekteringsprocessen samt i tillämpliga fall även lovgivningsprocessen. Kommunens driftsorganisation utgör därför en nyckelfunktion för detta.

- ta fram en handbok/standard som omfattar typritningar, materialval, belysning, skyltning, målning samt kriterier för drift och underhåll.

Värnamo kommun ska premiera sina anställda som väljer gång och cykel som färd sätt genom att

- lära av andra och premiera de som cyklar. Exempelvis genom förmånscyklar, friskvårdssatsningar etcetera.

Ställningstaganden kollektivtrafik

Regional kollektivtrafik - över kommungräns

Värnamo kommun ska, i samverkan med Jönköpings Länstrafik och Trafikverket, utveckla de regionala kollektivtrafikförutsättningarna genom att

- lyfta fram betydelsen av bra tidtabeller som stärker attraktiviteten för frekvent pendling till och från Värnamo på järnväg till Halmstad-Värnamo-Nässjö/Jönköping samt Värnamo-Alvesta/Växjö. Här ingår även att stärka konkurrenskraftiga bytestider för vidare resa i Södra stambanans båda riktningar. Dessa järnvägssträckor, tillsammans, har stor in- och utpendlingspotential för jobb och skola.
- påtala betydelsen av förbättrade möjligheter till pendling med tåg mellan Värnamo-Borås-Göteborg.
- tillsammans med berörda verka för att järnvägen på sträckan Värnamo-Nässjö/Jönköping elektrifieras.
- påtala betydelsen av att regionbusstrafiken utmed väg 127 återupptas snarast möjligt.
- lyfta upp betydelsen av ytterligare minst en bytespunkt, förutom vid järnvägsstationen, där resenärer med snabbuss, linje 500 Värnamo-Jönköping, ges möjlighet att byta till exempel tåg och buss.

- i samverkan utveckla linje 500 ytterligare för att göra restiderna än mer konkurrenskraftiga.

Ställningstaganden lokal kollektivtrafik - inom kommungräns

Värnamo kommun ska, i samverkan med Jönköpings Länstrafik och Trafikverket, upprätthålla och utveckla kollektivtrafiken ut till kransorterna genom att

- lyfta fram behovet av att upprätthålla och utveckla kollektivtrafiken in från kransorterna utmed framförallt vägarna 27, 127, 151 och ner mot Hånger-Dannäs.
- möjliggöra säkra och tillgängliga omstigningspunkter utmed regionbusstråken där en del av resan kan ha påbörjats med annat trafikslag. Detta ska ske i samverkan med Trafikverket.

Ställningstaganden central kollektivtrafik - Värnamo centralort

Värnamo kommun ska, i samverkan, upprätthålla och utveckla kollektivtrafiken i Värnamo stad genom att

- i samverkan med Länstrafiken utveckla stadsbusslinjenätet utifrån den fördjupade översiktsplanen för Värnamo stad.
- verka för att förtätning och omvandling av staden i första hand sker i befintliga och/eller utpekade utvecklingsstråk samt i dess förlängningar.
- verka för att stadens kollektivtrafikstråk hamnar i utvecklingsstråken.
- verka för bra hållplatslokaliseringar och utformningar där Jönköpings Länstrafiks hållplatshandbok blir vägledande.
- verka för att kollektivtrafiken prioriteras i trafiksystemets mest belastade delar samt verka för en utbyggd laddinfrastruktur där så krävs.

Ställningstaganden biltrafik

Värnamo kommun ska i enighet med Fossilfriutredningen planera för att minska bilberoendet och bilinnehavet i kommunen som helhet genom att

- undvika att bygga åtgärder som främjar högre kapacitet för biltrafik i det kommunala vägnätet. Fler som reser hållbart innebär mindre biltrafikmängder på kommunens vägar vilket ger bättre framkomlighet för dem som åker bil.
- omvandla överdimensionerade trafikrum så att de i större utsträckning kan prioriteras för hållbara trafikslag och annan viktig markinfrastruktur så som ex. grönstruktur.
- värna central handel genom att stärka tillgänglighet och trygghet för alla som vill till och vistas i stadskärnan.
- beakta framkomligheten för biltrafiken i Värnamo stads biltrafikstråk.

Värnamo kommun ska verka för landsbygdens fortsatta utveckling genom att

- möjliggöra bättre förutsättningar för biltrafikens framkomlighet genom ett minskat bilberoende för dem som har bäst förutsättningar att resa med de hållbara trafikslagen, främst de som bor inom Värnamo tätort.

Värnamo kommun ska arbeta fram en *Parkeringsnorm* och *Parkeringspolicy* genom att

- tillämpa en mer hållbar och effektiv användning av markresurser.
- konkretisera premierande och reglerande åtgärder för förändrat bilinnehav.

- kontinuerligt bevaka parkeringsbehovet i Värnamo stad så att tillgängligheten och närheten, med bil, till centrumhandeln kan möjliggöras med ett avstånd på omkring 400 meter.

Ställningstaganden godstrafik

Värnamo kommun ska verka för att långväga godstrafik körs i större utsträckning på järnväg genom att

- tillsammans med företrädare som har betydande transporter in- och/eller ut ur Värnamo kommun se över flödesmängders potentialer samt om de har bäring och förutsättningar att transporteras på järnväg före väg.

Värnamo kommun ska tydliggöra att godstrafik på lastbil hänvisas till godsstråk så att buller och luftföroreningar minimeras genom att

- tydliggöra att dessa godsstråk ligger i linje med kommunens fastställda översiktsplan och fördjupad översiktsplan för Värnamo stad.

Värnamo kommun ska verka för att stadsnära småskaliga godstransporter möjliggörs genom att

- vara öppna för samt stödja förutsättningarna och villkoren för innovativa godstransporter som, i ett helhetsperspektiv, främjar både de lokala och globala målsättningarna utifrån ett långsiktigt hållbart Värnamo. Exempel på detta kan vara småskalig godstransport med cykel eller med hjälp av drönare. Tekniskt sett befinner vi oss bara i början av denna utveckling.

Ställningstaganden beteendepåverkande åtgärder

Värnamo kommun ska använda sig av Mobility management (MM) som handlar om beteendepåverkan inom transportområdet och är ett komplement till mer traditionell trafikplanering genom att

- använda olika kampanjer, informationsinsatser samt reglerande åtgärder. När de hållbara resornas förutsättningar blivit konkurrenskraftiga måste dessa lyftas fram genom olika sorters insatser för att det faktiska antalet hållbara resor ska öka.

Värnamo kommun ska arbeta med beteendepåverkande åtgärder i planeringsstadiet och därefter koppla dem till projektering inför genomförandeprocessen genom att

- arbeta för att beteendepåverkande åtgärder blir kommunicerade och accepterade.
- i samband med exploatering och lovgivning ska det klart framgå hur kommunen vill prioritera gång- och cykeltrafiken samt vilka konsekvenser det kan få för andra trafikslag.

Planens ekonomiska konsekvenser

Plan för trafik i Värnamo kommun medför inga direkta ekonomiska konsekvenser utan handlar mer om att prioritera drifts-, underhålls- och investeringsmedel till förmån för de hållbara trafikslagen.

Arbetsprocesserna inom kommunens organisation, planering/projektering/exploatering/lovgivning behöver utvecklas och förtydligas utifrån vad de kommande åtgärdsplanerna uttrycker.

Planens sociala konsekvenser

Plan för trafik i Värnamo kommun har potential att medföra nyttor för såväl tryggheten som jämlikheten i kommunen, framförallt i Värnamo stad. En ökad andel gång- och cykeltrafikanter innebär fler människor i rörelse i staden, vilket har potential att öka upplevelsen av trygghet på platser som annars kan upplevas

otrygga. En ökad andel hållbara trafikslag tillsammans med förtätning av såväl bostäder som verksamheter och tjänster innebär ökad tillgänglighet och en levande stadskärna för alla invånare vilket också stärker integrationen och den sociala hållbarheten.

Ansvarig

Berörda nämnder och förvaltningar har ett gemensamt ansvar för att de ställningstagandena som finns i Plan för trafik i Värnamo kommun efterföljs. Alla har ett uppdrag att utveckla sin verksamhet hållbart och att skapa åtgärder som leder till ett långsiktigt balanserat trafiksystem. Beslut i berörda nämnden och förvaltningar som avviker från de övergripande ställningstagandena i Plan för trafik i Värnamo ska motiveras.

Uppföljning

För att säkerställa att dokumentets ställningstaganden genomförs och får effekt behöver innehållet i dokumentet följas upp och utvärderas kontinuerligt. Detta sker främst i dokumentets efterföljande åtgärdsplaner. I åtgärdsplanerna kopplas alla åtgärder till den kommunala budgetprocessen. För att få en sammanfattande bild hur arbetet i åtgärdsplanerna fortskrider ska en övergripande uppföljning av Plan för trafik i Värnamo kommun genomföras av SBF årligen.

Referenser

Detta dokument är kopplat till Värnamo kommuns översiktsplan. Merparten av innehållet i detta dokument har stöd i tidigare utredningar och därtill fattade beslut både på regional, nationell och internationell nivå. Nedanstående fyra instanser beskriver mer utförligt många delar i denna plan för den som vill lära sig mer inom området långsiktigt hållbart trafiksystem.

Naturvårdsverket

Är en statlig myndighet för miljöfrågor. De arbetar på uppdrag av den svenska regeringen med miljöfrågor inom Sverige, inom EU och internationellt.

Statens offentliga utredningar

Innan regeringen lägger fram ett lagförslag tillsätts ofta en särskild utredare eller en kommitté, som får i uppdrag att utreda en viss fråga. Resultatet samlas i en rapport som kallas betänkande och som publiceras i serien Statens offentliga utredningar, SOU.

Trafikverket

Trafikverket ska med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen arbetar för att uppnå god tillgänglighet, hög kvalitet, säkra och miljöanpassade transporter inom järnväg, luftfart, sjöfart och väg.

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen ställer krav på översiktsplan, fördjupad översiktsplan och detaljplanering. Därtill beaktar Plan för trafik i Värnamo kommun också bland annat länsstyrelsens antagna Klimat- och energistrategi.

Bilagor

Här bor invånarna i Värnamo



Begreppsförtydliganden

Det kommunala planmonopolet: Innebär att kommunen bestämmer hur mark skall användas och bebyggas inom kommunen

Fossilfriutredningen: I regeringens proposition Fossilfrihet på väg SOU 2013:84 redogörs för den ”långsiktiga prioriteringen” att Sverige 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen samt för visionen att Sverige 2050 ska ha en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning utan nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären.

Balanserat trafiksystem: Samspel mellan gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik samt gods- och utryckningstrafiken. Tillsammans skapar dessa det trafiksystem vi lever i och med. Utifrån en attraktiv stad som är tillgänglig för alla så måste flödesbehoven vara överordnade ett enskilt trafikslags intresse.

Transportsnålt: Transportsnål samhällsplanering innebär att bebyggelse förtätas och redan exploaterad mark tas i anspråk för att få ett mer transporteffektivt och därmed energisnålare samhälle. Transporteffektivt innebär att trafikarbetet (den sträcka som fordonen sammanlagt färdas) med energiintensiva motoriserade transporter med personbil, lastbil och flyg ovillkorligen måste minska.

Närhet, täthet och tillgänglighet:

I samhällsplaneringen, planmonopolet, kan förutsättningar skapas så att underlag att bedriva handel, kollektivtrafik och tillhandhållandet av annan betydelsefull samhällsservice blir långsiktigt genomförbara. Ju fler som bor ”nära” utbudet, ju mer ökar förutsättningarna för de hållbara trafikslagen.

Restidskvot: Är ett mått på hur konkurrenskraftig de hållbara trafikslagen är i förhållande till bilen som färdväg utifrån restid. En restidskvot på mindre än 1,5 (restid med hållbara trafikslag/restid med bil) anses vara acceptabel. Det finns ett starkt samband mellan färdmedelsandelar och restidskvoter.

ÅDT: Årsdygnstrafik är det under ett år genomsnittliga trafikflödet per dygn mätt som fordon per dygn.

Förtättnings- och omvandlingsområden: Med förtättningsområden menas ytor inom befintlig bebyggelse som kan bebyggas tätare och/eller högre. Med omvandlingsområden menas områden med befintlig typ av

bebyggelse som kan omvandlas till annan typ av ändamålsenlig bebyggelse. Ett verksamhetsområde kan exempelvis omvandlas till bostadsområde.

Max belastad timme: Trafikbelastningen är inte jämnt spridd över hela dygnet utan mer koncentrerad under vissa timmar. Vanligtvis är detta under de tider då vi reser till- och från arbete och sysselsättning. 10 procent av ÅDT ger en bra överblick för den timma som är den mest belastade. År ÅDT 10000 fordon har vi en gång på morgon och en gång på eftermiddagen en maxbelastande timma 1000 fordon i den aktuella mätpunkten.

Totalkapacitet: Fordon per timme, varje trafikplatskapacitet att hantera trafikbelastning

Parkeringsnorm: En parkeringsnorm är en kommuns regelverk för hur bilparkering ska ordnas vid ny- eller ombyggnation.

Huvudcykelstråk: Är den högsta klassificeringen/standarden på stadens separerade cykelvägnät. Detta avspeglas på cykelbanans bredd, prioritet mot andra trafikslag, belysning, trygghet, genhet (rakaste vägen) och höga kriterier för drift och underhåll. Bredder på minst 5 meter är eftersträvarvärt.

Cykelstråk: Är normalstandard på stadens övriga separerade cykelvägnät. Skillnaderna mot huvudcykelstråken är framförallt bredd och prioritet mot andra trafikslag.

Cykelpassage: Del av väg som är avsedd för att den som cyklar ska kunna korsa en körbana eller cykelbana och som kan anges med vägmarkering. Cyklande har väjningsplikt mot förare. Förare som närmar sig en oöverskådad cykelpassage ska anpassa hastigheten för att undvika fara för cyklister.

Cykelöverfart: Avsedd för den som cyklar och ska korsa en körbana eller en cykelbana och som anges med vägmarkering och vägmärke. Trafikmiljön ska vara utformad så att fordon inte överskrider 30 km/h. Förare har väjningsplikt mot cyklande som är ute på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten. Cyklande som kommer in på cykelöverfart från cykelbana ska ta hänsyn till avståndet och hastigheten hos fordonen som närmar sig överfarten.

Genhetsknot: Genhetsknot är förhållandet mellan cyklistens verkliga väg och avståndet fågelvägen. Ju mindre skillnad mellan dessa, desto lägre genhetsknot och bättre för cyklisten.

Restidsknot: Beskriver förhållandet av restiden mellan två färdmedel, i detta fall cykel och bil (restid med cykel delat med restid för bil).

Gångstråk: Är ett tydligt utpekade stråk där gående är högst prioriterade. Bra gångstråk kräver förutsättningar för hög trygghet vilket oftast handlar om att den är separerad från övriga trafikslag och har rätt belysning samt bra siktförutsättningar och att den har höga kriterier för drift och underhåll.

Genhet/gent: Den närmsta vägen mellan start- och målpunkt.

Omstigningspunkt och bytesnod: Olika transportslag möts i en punkt där syftet är att öka/stärka andelen hållbara resor genom att förenkla bytet mellan olika trafikslag.

Intermodalitet: Att resenären använder flera trafikslag under en och samma resa, till exempel att cykla till tågstationen och sedan åka tåg till målpunkten.

Mobility management (MM): Begreppet är ett koncept för beteendepåverkan inom transportområdet och ett komplement till mera traditionell trafikplanering. På svenska betyder Mobility Management mjuka åtgärder för att påverka resan innan den har börjat.

Fyrstegsprincipen: Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi och den tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Varje enskilt steg i fyrstegsprincipen täcker in olika aspekter och skeden i utvecklingen av transporter och av vår infrastruktur.



Källa: Trafikverket

Genomförda utredningar och trafikstatistik

Trafikutredningen för Värnamo Stad

Värnamo kommun har genomfört en Trafikutredning för Värnamo stad, som redovisades i januari 2020. Utredningen har tagits fram med hjälp av Trivector Traffic. Resultatet i trafikutredningen visar att Värnamo kommun bör arbeta med att förverkliga och förtydliga Översiktsplanens inriktning vilket i korthet innebär följande.

- Förtätning i utpekade stråk utifrån principen att närhet och täthet ger tillgänglighet.
- Betydande satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafik.
- Restriktiv parkeringsnorm för att gynna förtätning av bostäder i och längs med de utpekade stråken.
- Reglera parkeringarna inom centralorten genom avgiftsbeläggning.
- Jobba med beteendepåverkan både inom och utanför den kommunala organisationen.

Samtidigt ska Värnamo kommun vara restriktiva med

- Utökad externhandelsetablering
- Tillkommande bostadsutbyggnad där de hållbara trafikslagen ges sämre förutsättningar att ta resandeandelar.
- Ersätta markparkeringar vid förtätning med ersättningsparkeringar

Värnamo kommun ska skapa förutsättningar så att medborgarna i första hand får nära till det mesta och inte alltid behöver använda bilen som tidigare. Med fler människor i fysisk rörelse ökar trygghet, integration och jämlikhet. Förutsättningarna att förflytta sig med hållbara trafikslag ökar ju kortare resor vi planerar för våra medborgare. Ju längre ut vi kommer eller behöver ta oss blir bilen mer eller mindre omöjlig att konkurrera ut med gång, cykel och kollektivtrafik.

Omvärldsanalys Värnamo kommun

Analysföretaget Kairos Future tar i sin omvärldsanalys för Värnamo kommun från januari 2017 upp ett antal trender som påverkar Värnamo kommun. Urbaniseringen i världen, Sverige, Småland och Värnamo innebär att Värnamo stad även i fortsättningen som framstår mer attraktivt än de andra orterna i kommunen. Samtidigt kommer Värnamo stad framstå som mindre attraktivt i jämförelse med de större städerna i närheten, framför allt Jönköping och Växjö. Värnamo kan däremot erbjuda småstadskvaliteter så som lugn,

grönska och närhet vilket inte de större städerna kan. Kommunen behöver därför kunna hantera en befolkningstillväxt i Värnamo stad utan att behöva göra avkall på småstadskvaliteterna. Hållbarhets- och klimatfrågor får större betydelse och det kommer att bli viktigare att anpassa städerna så att klimatpåverkan minskas, till exempel genom att minska användningen av fossila bränslen, gå och cykla mer samt öka kollektivtrafiken.

Resvaneundersökning och resor i Värnamo kommun

En trafikplan bör ha tillgång till en uppdaterad resvaneundersökning för att ha ett tydligt utgångsläge. Resvaneundersökningen ger svar på människors dagliga resande, vid vilka tidpunkter resorna görs, vilka färdstätt som används, och vad som är syftet/ärendet för resan. År 2012 genomfördes en omfattande resvaneundersökning för Blekinge, Småland och Öland. I genomförd trafikutredning för Värnamo stad har farhågor framkommit att andelen bil- och cykelresor känns osäkra.

Arbetspendling

- Omkring 60 procent av alla arbets- och studieresor görs inom kommunen.
- 9 procent av resorna görs till och från Gislaveds kommun, 6 procent till och från Gnosjö, 6 procent till och från Vaggeryd och 3 procent till och från Ljungby. Resterande 16 procent görs till övriga Sverige.

Tillgång till färdmedel

- 49 procent av invånarna i Värnamo kommun har tillgång till minst två bilar medan 77 procent har tillgång till minst två cyklar. Endast 7 procent respektive 6 procent saknar tillgång till bil eller cykel.
- 80 procent av invånarna saknar tillgång till resekort i kollektivtrafiken. 5 procent har periodkort, övriga har någon form av värdekort eller special kort.
- Män har något högre grad till bilar och cyklar medan kvinnor har något högre tillgång till kollektivtrafikkort.

Olika färdmedels andel av resandet

- I kommunen görs 72 procent av resorna med bil, 12 procent till fots, 13 procent med cykel och 3 procent med tåg och buss.
- I Värnamo tätort görs 63 procent av vardagsresorna med bil, 27 procent med cykel och resten, cirka 10 % till fots. Kollektivtrafikens andel av resandet inom tätorten är försumbar.
- Av arbetsresorna i kommunen upp till 5 km görs 53 procent i bil, 31 procent med cykel och 15 procent till fots.
- Av arbetsresorna i kommunen mellan 5 och 10 km görs 77 procent med bil, 15 procent med cykel, 4 procent med buss, procent till fots och 2 procent med annat transportsätt (bland annat tåg).

Attityd till förändrat bilanvändande

- 40 procent av invånarna använder bil till de flesta resorna och avser fortsätta att göra det.
- 19 procent av invånarna använder bil till de flesta resorna men funderar på att minska sin bilanvändning.
- 12 procent av invånarna använder bil till de flesta resorna och har redan börjat ersätta bilresorna med andra färdmedel.
- 30 procent använder sällan bil och tänker därför inte ändra sitt vardagliga bilresande.

Män åker mer bil än kvinnor

- Män och kvinnor cyklar ungefär lika mycket, men i övrigt är skillnaden mellan kvinnors och mäns färdssätt märkbara under såväl vardagar som helgdagar.

Kommuninvånarnas resor i tal

I följande beräkningar utgår vi från att medborgaren i snitt gör 2,8 resor per dag utifrån den fördelning som 2012 års undersökning visade. Siffran 2,8 resor/dag kommer från hur resandet ser ut i Jönköping. Det är högst sannolikt att andelen bil är betydligt högre och att detta gör att det är en lägre andel gång- och cykeltrafik. Kommuninvånarnas totala resor med kollektivtrafik är faktiska siffror redovisade av Jönköpings Länstrafik.

Kommuninvånarnas totala antal resor per år				
Centralort	Övriga tätorter	Landsbygden	Totalt/år	
16 601 760	6 498 940	6 111 285	29 211 985	
56,7 procent	22,2 procent	20,1 procent	100 procent	
Kommuninvånarnas totala antal bilresor per år 72 procent resor med bil utifrån resvaneundersökningen 2012				
Centralort	Övriga tätorter	Landsbygden	Totalt/år	
11 953 267	4 679 237	4 400 125	21 032 629	
Kommuninvånarnas totala antal gång och cykelresor per år 25procent med gång och cykel resvaneundersökningen 2012				
Centralort	Övriga tätorter	Landsbygden	Totalt/år	
4 150 440	1 624 735	1 527 821	7 302 996	
Kommuninvånarnas totala antal resor med kollektivtrafiken 2017				
Stadsbussarna Värnamo	Regionbussar väster	Regionbussar + tåg öster	Regionbussar norr + tåg norr/väster	Totalt
124 883 <i>varav 0 tåg</i>	333 606 <i>varav 0 tåg*</i>	186 627 <i>varav 100 168 med tåg</i>	102 557 <i>varav 76 865 med tåg</i>	747 673 <i>varav 177 033 med tåg</i>
Resorna med kollektivtrafiken 2017 är registrerade enligt följande				
Skolkort	Ungdomskort	Övriga	Totalt	
180 598	77 994	489 031	747 673	

Antal registrerade resor med kollektivtrafiken i Värnamo kommun. Skolkort är resor till och från skola, ungdomskort är resor där ungdomar upp till och med 19 år reser fritt i hela Jönköpings Län för 200 kr/månad. Övriga resor bedöms vara pendlingsresor för arbete och eller fritidsaktiviteter för personer över 19 år och betalas utifrån gällande taxa.

*= tåg väster ut är med i Regionbussar norr + tåg norr/väster

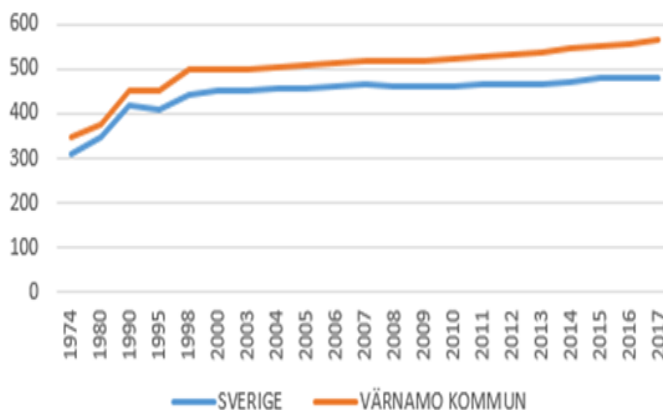
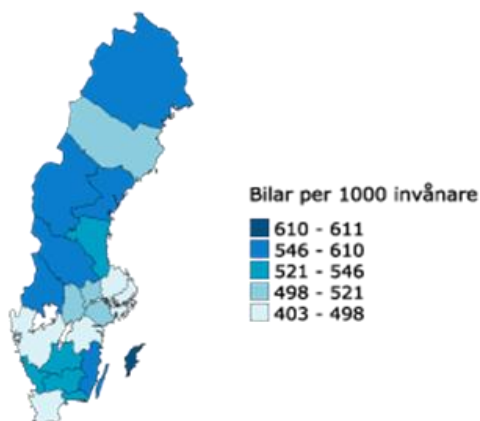
Värnamo kommuns vägtrafikinфраstruktur, bilinnehav och färdmedelsfördelning

Värnamo kommun är väghållare för den väginфраstruktur som främst ligger inom Värnamo stad men också delvis ute i kommunens tätorter.

Typ av väginфраstruktur/område	Antal gator	Km	Antal Gcm-vägar	Km	Totalt antal gator & Gcm	Totalt antal km
Värnamo stad	362	119	272	92	634	211
Övriga tätorter	273	77	97	42	370	119
Totalt	635	196	369	134	1004	330

Bilberoende och bilinnehav hänger ihop

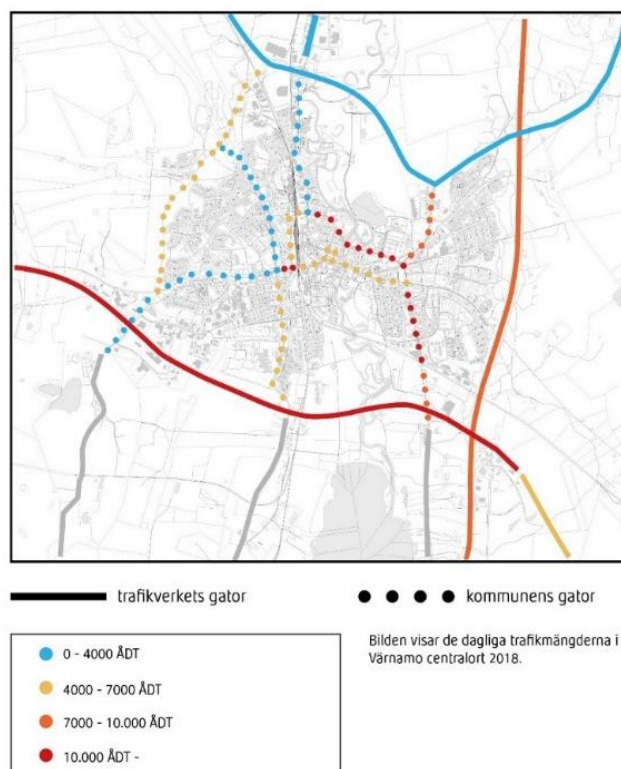
I Värnamo kommun är bilinnehavet högre än genomsnittet. Det innebär att en annan inriktning, omställning, i samhällsplaneringen krävs om målen om ett balanserat trafiksystem ska uppnås.



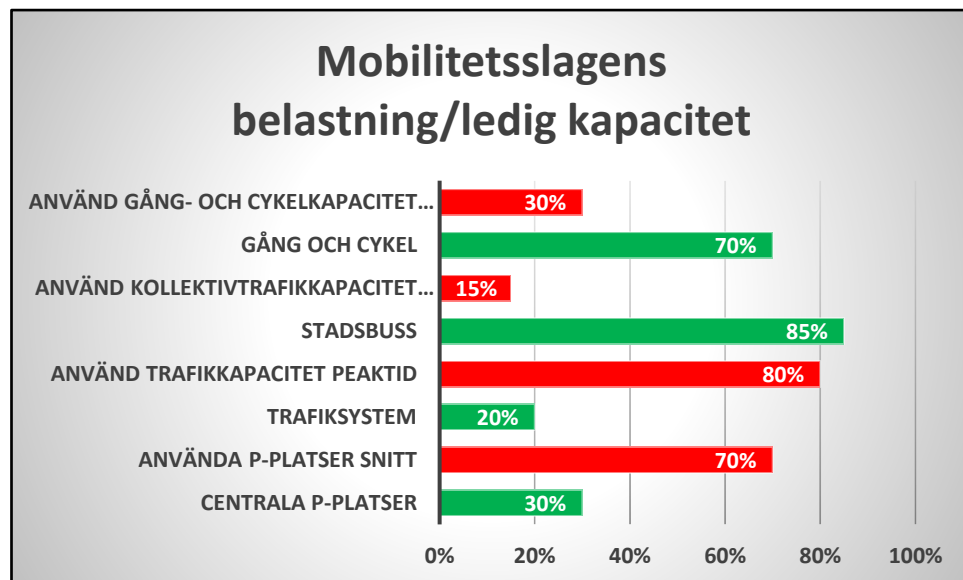
Till vänster visar personbilar per 1000 invånare 2017/2018.
T.h. personbilar/1000 invånare i Värnamo kommun 1974-2017.
Källa: SCB

Trafiken i Värnamo stad

Värnamos läge mellan E4, väg 151 och väg 27 omgärdas av god trafikinfrastruktur. Vägstandarden är övervägande bra eller till och med mycket bra och järnvägen utgör en knutpunkt mellan Jönköping/Nässjö, Halmstad, Göteborg/Borås, Alvesta/Växjö/Kalmar/Karlskrona.



Belastning och ledig kapacitet



§ 195 Dnr: KS.2021.206

Förslag till åtgärder för hastighet och trafiksäkerhet på Lagastigen

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

- att** återkalla kommunstyrelsens beslut 13 april 2021, § 145 att återremittera ärendet till tekniska utskottet
- att** ge tekniska utskottet startbesked att påbörja arbetet enligt tekniska utskottets förslag, samt
- att** hänskjuta frågan om finansiering till kommunstyrelsen 10 augusti 2021.

Ärendebeskrivning

I augusti 2019 fick samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att med hjälp av NTF, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, se över trafiksituationen på Lagastigen i Värnamo. Översynen resulterade i en rapport.

Samhällsbyggnadsförvaltningen inkom med skrivelse 16 mars 2020 till samhällsbyggnadsnämnden, som beslutade att skicka rapporten till barn- och utbildningsnämnden och tekniska utskottet. Tekniska utskottet beslutade 7 april 2020 att ge tekniska förvaltningen i uppdrag att återkomma med beslutsförslag.

Lagastigen är en huvudled in till Värnamo centrum och sedan viadukten stängdes har belastningen ökat på Lagastigen. På grund av detta har man redan gjort några trafiksäkerhetsåtgärder för att underlätta trafikflödet på Lagastigen. I den fördjupade översiktsplanen pekas Lagastigen ut som huvudcykelled och huvudbilled.

Idag finns det en grundskola, Enehagens skola, och ett gymnasium, Finnvedens Gymnasium, utmed Lagastigen. Trafiken runt skolor är ett växande problem i och med att allt fler barn, oavsett avstånd till skolan, blir skjutsade av sina föräldrar. Trafiksituationen runt skolorna blir ofta kaotisk och farlig för barnen.

I takt med att Värnamo kommun växer och att fler skall samsas på samma ytor är det viktigt att aktivt ta ställning för att barn ska få en säkrare och mer hälsosam skolväg. Forskning visar att barn som tar sig till skolan på egen hand blir mer självständiga och att barn som skjutsas till skolan mår sämre. Därför bör Värnamo kommun uppmuntra till andra sätt att ta sig till skolan än med bil.

Forts.

Ks § 195 (forts)

Historiskt sett har Lagastigen byggts om många gånger och gatubelysningen har tyvärr inte anpassats till alla ändringar. Idag finns det obelysta övergångsställen och gatubelysning med dåliga armaturer på Lagastigen. Det nya övergångsstället vid Enehagens skola byggdes färdigt våren 2020.

Det är många som passerar över Lagastigen just där på grund av skolorna som ligger där. Många cyklister passerar också över vägen där. Det är inte förbjudet för de som cyklar att korsa en väg på ett övergångsställe. Om man kliver av cykeln och leder den gäller samma regler som för gående. En cyklande som ändå korsar en väg på ett övergångsställe har alltid väjningsplikt både mot gående och mot fordon på vägen. Det här är en regel som oftast glöms bort av cyklister. Det finns skyltar som kan påminna cyklister om reglerna som gäller på ett övergångsställe och övergångsstället bör förses med sådana skyltar.

Tekniska förvaltningen har efter utredning kommit fram att många åtgärder som lyfts upp i rapporten redan är åtgärdade.

Tekniska förvaltningens förslag på ytterligare åtgärder:

1. Byta ut gatubelysning och på vissa ställen flytta på belysningsstolparna, framför allt vid övergångställena. Belysningen behöver kompletteras med 19 nya stolpar, byte till LED-armaturer, 72 stycken samt specialarmaturer för fem spotlights.
2. Sätta upp skyltar som påminner cyklister om reglerna som gäller på ett övergångsställe.

Kostnaderna för åtgärderna beräknas till sammanlagt 740 000 kronor enligt uppställning nedan.

Etapp	Åtgärder	Kostnad
1.	Gatubelysning	730 000 kr
2.	Nya skyltar till cyklister på övergångspassage vid Enehagens skola.	10 000 kr

Det bedöms som viktigt att investeringen kan komma igång så snart som möjligt, varför önskemålet är att kommunfullmäktige beviljar extra medel för planerade åtgärder för att öka trafiksäkerheten utmed Lagastigen.

Tekniska utskottet beslutade 23 mars 2021, § 69 att godkänna föreslagna åtgärder.

Forts.

Ks § 195 (forts)

Tekniska utskottet beslutade även föreslå kommunstyrelsen att hos kommunfullmäktige ansöka om extra investeringsmedel med 740 000 kronor för att förbättra gatubelysningen och göra tillägg i trafikskyltningen på Lagastigen

Kommunstyrelsen beslutade 13 april 2021, § 145 att återremittera ärendet till tekniska utskottet.

Beslut skickas till:
Tekniska utskottet

§ 145 Dnr: KS.2021.206

Förslag till åtgärder för hastighet och trafiksäkerhet på Lagastigen

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att återremittera ärendet till tekniska utskottet.

Ärendebeskrivning

I augusti 2019 fick samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att med hjälp av NTF, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, se över trafiksituationen på Lagastigen i Värnamo. Översynen resulterade i en rapport.

Samhällsbyggnadsförvaltningen inkom med skrivelse 16 mars 2020 till samhällsbyggnadsnämnden, som beslutade att skicka rapporten till barn- och utbildningsnämnden och tekniska utskottet. Tekniska utskottet beslutade 7 april 2020 att ge tekniska förvaltningen i uppdrag att återkomma med beslutsförslag.

Lagastigen är en huvudled in till Värnamo centrum och sedan viadukten stängdes har belastningen ökat på Lagastigen. På grund av detta har man redan gjort några trafiksäkerhetsåtgärder för att underlätta trafikflödet på Lagastigen. I den fördjupade översiktsplanen pekas Lagastigen ut som huvudcykelled och huvudbilled.

Idag finns det en grundskola, Enehagens skola, och ett gymnasium, Finnvedens Gymnasium, utmed Lagastigen. Trafiken runt skolor är ett växande problem i och med att allt fler barn, oavsett avstånd till skolan, blir skjutsade av sina föräldrar. Trafiksituationen runt skolorna blir ofta kaotisk och farlig för barnen.

I takt med att Värnamo kommun växer och att fler skall samsas på samma ytor är det viktigt att aktivt ta ställning för att barn ska få en säkrare och mer hälsosam skolväg. Forskning visar att barn som tar sig till skolan på egen hand blir mer självständiga och att barn som skjutsas till skolan mår sämre. Därför bör Värnamo kommun uppmuntra till andra sätt att ta sig till skolan än med bil.

Historiskt sett har Lagastigen byggts om många gånger och gatubelysningen har tyvärr inte anpassats till alla ändringar. Idag finns det obelysta övergångsställen och gatubelysning med dåliga armaturer på Lagastigen. Det nya övergångsstället vid Enehagens skola byggdes färdigt våren 2020.

Forts.

Ks § 145 (forts)

Det är många som passerar över Lagastigen just där på grund av skolorna som ligger där. Många cyklister passerar också över vägen där. Det är inte förbjudet för de som cyklar att korsa en väg på ett övergångsställe. Om man kliver av cykeln och leder den gäller samma regler som för gående. En cyklande som ändå korsar en väg på ett övergångsställe har alltid väjningsplikt både mot gående och mot fordon på vägen. Det här är en regel som oftast glöms bort av cyklister. Det finns skyltar som kan påminna cyklister om reglerna som gäller på ett övergångsställe och övergångsstället bör förses med sådana skyltar.

Tekniska förvaltningen har efter utredning kommit fram att många åtgärder som lyfts upp i rapporten redan är åtgärdade.

Tekniska förvaltningens förslag på ytterligare åtgärder:

1. Byta ut gatubelysning och på vissa ställen flytta på belysningsstolparna, framför allt vid övergångställena. Belysningen behöver kompletteras med 19 nya stolpar, byte till LED-armaturer, 72 stycken samt specialarmaturer för fem spotlights.
2. Sätta upp skyltar som påminner cyklister om reglerna som gäller på ett övergångsställe.

Kostnaderna för åtgärderna beräknas till sammanlagt 740 000 kronor enligt uppställning nedan.

Ettapp	Åtgärder	Kostnad
1.	Gatubelysning	730 000 kr
2.	Nya skyltar till cyklister på övergångspassage vid Enehagens skola.	10 000 kr

Det bedöms som viktigt att investeringen kan komma igång så snart som möjligt, varför önskemålet är att kommunfullmäktige beviljar extra medel för planerade åtgärder för att öka trafiksäkerheten utmed Lagastigen.

Tekniska utskottet beslutade 23 mars 2021, § 69 att godkänna föreslagna åtgärder.

Tekniska utskottet beslutade även föreslå kommunstyrelsen att hos kommunfullmäktige ansöka om extra investeringsmedel med 740 000 kronor för att förbättra gatubelysningen och göra tillägg i trafikskyltningen på Lagastigen

Beslut skickas till:
Tekniska utskottet

§ 69 Dnr: TU.2020.53

Förslag till åtgärder för hastighet och trafiksäkerhet på Lagastigen

Beslut

Tekniska utskottet beslutar

att godkänna föreslagna åtgärder.

Tekniska utskottet föreslår kommunstyrelsen

att hos kommunfullmäktige ansöka om extra investeringsmedel med 740 000 kronor för att förbättra gatubelysningen och göra tillägg i trafikskyltningen på Lagastigen.

Ärendebeskrivning

I augusti 2019 fick samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att med hjälp av NTF, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, se över trafiksituationen på Lagastigen i Värnamo.

Översynen resulterade i en rapport.

Samhällsbyggnadsförvaltningen inkom med skrivelse 16 mars 2020 till samhällsbyggnadsnämnden, som beslutade att skicka rapporten till barn- och utbildningsnämnden och tekniska utskottet. Tekniska utskottet beslutade 7 april 2020 att ge tekniska förvaltningen i uppdrag att återkomma med beslutsförslag.

Lagastigen är en huvudled in till Värnamo centrum och sedan viadukten stängdes har belastningen ökat på Lagastigen. På grund av detta har man redan gjort några trafiksäkerhetsåtgärder för att underlätta trafikflödet på Lagastigen. I den fördjupade översiktsplanen pekas Lagastigen ut som huvudcykelled och huvudbilled.

Idag finns det en grundskola, Enehagens skola, och ett gymnasium, Finnvedens Gymnasium, utmed Lagastigen. Trafiken runt skolor är ett växande problem i och med att allt fler barn, oavsett avstånd till skolan, blir skjutsade av sina föräldrar. Trafiksituationen runt skolorna blir ofta kaotisk och farlig för barnen.

I takt med att Värnamo kommun växer och att fler skall samsas på samma ytor är det viktigt att aktivt ta ställning för att barn ska få en säkrare och mer hälsosam skolväg. Forskning visar att barn som tar sig till skolan på egen hand blir mer självständiga och

Forts.

TU § 69 (forts)

att barn som skjutsas till skolan mår sämre. Därför bör Värnamo kommun uppmuntra till andra sätt att ta sig till skolan än med bil.

Historiskt sett har Lagastigen byggts om många gånger och gatubelysningen har tyvärr inte anpassats till alla ändringar. Idag finns det obelysta övergångsställen och gatubelysning med dåliga armaturer på Lagastigen. Det nya övergångsstället vid Enehagens skola byggdes färdigt våren 2020. Det är många som passerar över Lagastigen just där på grund av skolorna som ligger där. Många cyklister passerar också över vägen där. Det är inte förbjudet för de som cyklar att korsa en väg på ett övergångsställe. Om man kliver av cykeln och leder den gäller samma regler som för gående. En cyklande som ändå korsar en väg på ett övergångsställe har alltid väjningsplikt både mot gående och mot fordon på vägen. Det här är en regel som oftast glöms bort av cyklister. Det finns skyltar som kan påminna cyklister om reglerna som gäller på ett övergångsställe och övergångsstället bör förses med sådana skyltar.

Tekniska förvaltningen har efter utredning kommit fram att många åtgärder som lyfts upp i rapporten redan är åtgärdade. Tekniska förvaltningens förslag på ytterligare åtgärder:

1. Byta ut gatubelysning och på vissa ställen flytta på belysningsstolparna, framför allt vid övergångställena. Belysningen behöver kompletteras med 19 nya stolpar, byte till LED-armaturer, 72 stycken samt specialarmaturer för fem spotlights.
2. Sätta upp skyltar som påminner cyklister om reglerna som gäller på ett övergångsställe.

Kostnaderna för åtgärderna beräknas till sammanlagt 740 000 kronor enligt uppställning nedan.

Etapp	Åtgärder	Kostnad
1.	Gatubelysning	730 000 kr
2.	Nya skyltar till cyklister på övergångspassage vid Enehagens skola.	10 000 kr

Det bedöms som viktigt att investeringen kan komma igång så snart som möjligt, varför önskemålet är att kommunfullmäktige beviljar extra medel för planerade åtgärder för att öka trafiksäkerheten utmed Lagastigen.

Forts.

TU § 69 (forts)

Förslag till beslut

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta

att godkänna föreslagna åtgärder

Tekniska utskottet föreslår kommunstyrelsen

att hos kommunfullmäktige ansöka om extra investeringsmedel med 740 000 kronor för att förbättra gatubelysningen och göra tillägg i trafikskyltningen på Lagastigen

Beslut skickas till:
Kommunstyrelsen

Rapport gällande hastighet och trafiksäkerhet på Lagastigen

Ärendebeskrivning

I augusti 2019 fick samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att med hjälp av NTF, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, se över trafiksituationen på Lagastigen i Värnamo. Översynen resulterade i en rapport.

Samhällsbyggnadsförvaltningen inkom med skrivelse 16 mars 2020 till samhällsbyggnadsnämnden, som beslutade att skicka rapporten till barn- och utbildningsnämnden och tekniska utskottet. Tekniska utskottet beslutade 7 april 2020 att ge tekniska förvaltningen i uppdrag att återkomma med beslutsförslag.

Lagastigen är en huvudled in till Värnamo centrum och sedan viadukten stängdes har belastningen ökat på Lagastigen. På grund av detta har man redan gjort några trafiksäkerhetsåtgärder för att underlätta trafikflödet på Lagastigen. I den fördjupade översiktsplanen pekas Lagastigen ut som huvudcykelled och huvudbilled.

Idag finns det en grundskola, Enehagens skola, och ett gymnasium, Finnvedens Gymnasium, utmed Lagastigen. Trafiken runt skolor är ett växande problem i och med att allt fler barn, oavsett avstånd till skolan, blir skjutsade av sina föräldrar. Trafiksituationen runt skolorna blir ofta kaotisk och farlig för barnen.

I takt med att Värnamo kommun växer och att fler skall samsas på samma ytor är det viktigt att aktivt ta ställning för att barn ska få en säkrare och mer hälsosam skolväg. Forskning visar att barn som tar sig till skolan på egen hand blir mer självständiga och att barn som skjutsas till skolan mår sämre. Därför bör Värnamo kommun uppmuntra till andra sätt att ta sig till skolan än med bil.

Historiskt sett har Lagastigen byggts om många gånger och gatubelysningen har tyvärr inte anpassats till alla ändringar. Idag finns det obelysta övergångsställen och gatubelysning med dåliga armaturer på Lagastigen. Det nya övergångsstället vid Enehagens skola byggdes färdigt våren 2020. Det är många som

Tekniska förvaltningen

Tekniska utskottet

Dnr: TU.2020.53

passerar över Lagastigen just där på grund av skolorna som ligger där. Många cyklister passerar också över vägen där. Det är inte förbjudet för de som cyklar att korsa en väg på ett övergångsställe. Om man kliver av cykeln och leder den gäller samma regler som för gående. En cyklande som ändå korsar en väg på ett övergångsställe har alltid väjningsplikt både mot gående och mot fordon på vägen. Det här är en regel som oftast glöms bort av cyklister. Det finns skyltar som kan påminna cyklister om reglerna som gäller på ett övergångsställe och övergångsstället bör förses med sådana skyltar.

Tekniska förvaltningen har efter utredning kommit fram att många åtgärder som lyfts upp i rapporten redan är åtgärdade. Tekniska förvaltningens förslag på ytterligare åtgärder:

1. Byta ut gatubelysning och på vissa ställen flytta på belysningsstolparna, framför allt vid övergångställena. Belysningen behöver kompletteras med 19 nya stolpar, byte till LED-armaturer, 72 stycken samt specialarmaturer för fem spotlights.
2. Sätta upp skyltar som påminner cyklister om reglerna som gäller på ett övergångsställe.

Kostnaderna för åtgärderna beräknas till sammanlagt 740 000 kronor enligt uppställning nedan.

Etapp	Åtgärder	Kostnad
1.	Gatubelysning	730 000 kr
2.	Nya skyltar till cyklister på övergångspassage vid Enehagens skola.	10 000 kr

Det bedöms som viktigt att investeringen kan komma igång så snart som möjligt, varför önskemålet är att kommunfullmäktige beviljar extra medel för planerade åtgärder för att öka trafiksäkerheten utmed Lagastigen.

Tekniska förvaltningen

Tekniska utskottet

Dnr: TU.2020.53

Beslutsförslag

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta

att godkänna föreslagna åtgärder

Tekniska utskottet föreslår kommunstyrelsen

att hos kommunfullmäktige ansöka om extra investeringsmedel med 740 000 kronor för att förbättra gatubelysningen och göra tillägg i trafikskyltningen på Lagastigen

Anita Zukanovic
Projektledare

Jesper du Rietz
Förvaltningschef

Samhällsbyggnadsnämnden

Samhällsbyggnadsförvaltningen
Madelene Tradefelt
Telefon: 0370-37 71 78 (direkt)
E-post: madelene.tradefelt@varnamo.se

Tjänsteskrivelse

Trafiksäkerhetsanalys Lagastigen

Dnr: 19.2187.512

Bakgrund

I augusti 2019 fick samhällsbyggnadsförvaltningen på egen begäran i uppdrag att med hjälp av NTF se över trafiksituationen på Lagastigen.

Bedömning

NTF har gjort en trafiksäkerhetsanalys och lämnat över rapporten till samhällsbyggnadsförvaltningen. I rapporten kan man läsa om vikten av hastighetssäkrande och hastighetsdämpande åtgärder, underhåll av gc vägar och även beteendepåverkan. Enligt NTF är beteendepåverkan en stor del och de har flera konkreta tips om hur vi kan arbeta vidare med detta. Samhällsbyggnadsförvaltningen bedömer därför att flera förvaltningar bör ta del av rapporten och öppnar upp för eventuella samarbeten över förvaltningarna.

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden föreslås besluta

att godkänna informationen samt

att skicka rapporten till barn-och utbildningsnämnden och tekniska utskottet.

Madelene Tradefelt
Handläggare



RAPPORT

ANALYS AV TRAFIKMILJÖ LAGASTIGEN VÄRNAMO KOMMUN

Rapporten sammanställd av:

NTF Jönköping
Östra Storgatan 106
553 21 Jönköping

Telefon: 036-16 25 51
E-post: jonkoping@ntf.se
jonkoping.ntf.se

Innehållsförteckning	Sida
1. Sammanfattning	3-4
2. Inledning	
2.1 Utredningsområde	5
2.2 Uppdragbeskrivning	5
2.3 Metod	5
3. Analys och Förslag	
3.1 Olyckstatistik	6
3.2 Flödesmätning Lagastigen	7
3.3 Åtgärdsförslag hastigheter	8-10
3.4 Oskyddade trafikanter	10-11
3.5 Säker skolväg	11
3.6 Åtgärdsförslag säker skolväg	12-13

1. Sammanfattning

Trafikproblem går inte alltid att lösa med fysiska och/eller tekniska trafiklösningar. Om förenklingar för biltrafiken in i områden prioriteras kommer bilen fortsätta vara ett smidigt och attraktivt alternativ, vilket gör att fler väljer bilen istället för alternativa färd sätt. Möjligen kan en kortsiktig förbättring ske, men efterhand så kommer biltrafiken och de problem den för med sig att återigen uppstå, och de tidigare gjorda förändringarna kommer inte vara tillräckliga. Det blir således en ond spiral där fler och fler åtgärder kommer att krävas.

Det handlar istället om att göra trafikmiljön tydligare för att öka trafiksäkerheten och att uppmuntra och motivera andra färdmedel som inte bidrar till försämrade trafiksäkerhet, och som inte är lika utrymmeskrävande.

För att förbättra trafikmiljön som helhet bör kommunen jobba för att minska biltrafiken. Detta ställer krav på förutsättningarna för att resa med andra färdmedel och utformningen av trafikmiljön så att det blir säkert att färdas som oskyddad trafikant.

Bland de föreslagna åtgärderna finns ett antal förbättringar av skolvägarna som framförallt syftar på att göra dessa säkrare för elever att gå eller cykla på, men även för att få fler föräldrar att gå eller cykla tillsammans med sina barn.

De åtgärder som är kopplade till trafiken runt skolområdet är framförallt att arbeta med åtgärder för att få fler att cykla eller gå till skolan. För att detta ska fungera krävs det åtgärder för de oskyddade trafikanterna främst säkra passager i anslutning till skolområdet. Här bör man prioritera säkra GC-vägar med förstärkta passager i anslutning till korsningar.

Prioriterade åtgärdsförslag

- Hastighetssäkrad GCM-passage med anslutning från Skolgatan över Lagastigen.



- Genomföra åtgärder för att säkra trafikmiljön på de 3 platser som utmärker sig i olycksstatistiken. Till exempel hastighetssäkrade passager, samt att se över cirkulationsplatserna i anslutning till Lagastigen. En skyltad hastighetssänkning kan krävas för att

säkerhetsställa cirkulationsplatsens funktion. Låg hastighet, företrädesvis 30 km/h är en hastighet som enligt forskning skapar ett bra samspel mellan motorfordonsförare och oskyddade trafikanter.

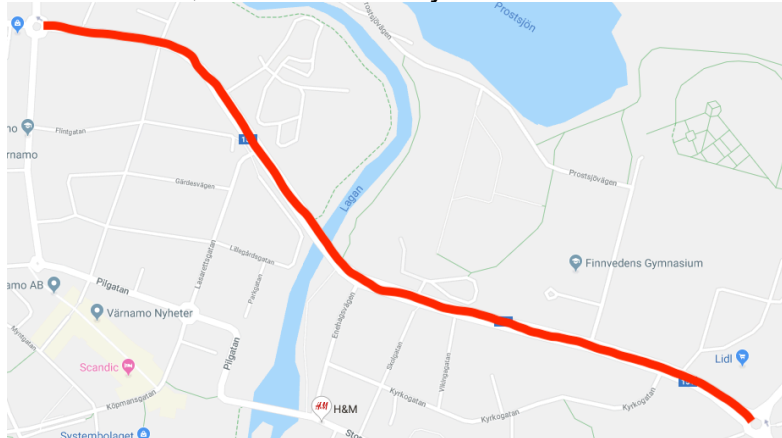
- Separering av de olika trafikslagen. Kan till exempel handla om mittseparering på gång- och cykelvägarna, samt räcke mellan gång- och cykelvägarna och bilvägen.
- Se över belysningen på de passager där man har störst flöden av oskyddade trafikanter.
- Se över möjligheten att placera digitala hastighetsdisplayer på strategiska punkter på Lagastigen, för att på så sätt reducera hastighetsöverträdelser.
- Arbeta kontinuerligt med beteendepåverkan för ökad trafiksäkerhet. Acceptansen och förståelsen för trafiksäkerhet har en tendens att förminskas när olyckorna blir färre. Kommunen bör därför fortsätta samt utveckla sitt arbete med de "mjuka trafikfrågorna" för att på så sätt skapa en fortsatt acceptans, förståelse och respekt i trafiken bland allmänheten.

2. Inledning

2.1 Utredningsområde

Sträckan som utreds i denna rapport är Lagastigen i Värnamo. (Se röd markering i kartbild)

Sträckan är en viktig genomfartsled för Värnamo kommun där tung trafik, kollektivtrafik, biltrafik och oskyddade trafikanter skall samsas om utrymmet.



2.2 Uppdragsbeskrivning

Uppdraget NTF Jönköping ska genomföra är:

- Hur kan vi göra Lagastigen säkrare för våra oskyddade trafikanter?
- Säkrare passager och skolväg
- Problem med höga hastigheter, vad kan göras?

2.3 Metod

I ett inledande möte med Värnamo kommun har målpunkter och begränsningar diskuterats. Utifrån det underlag som har tillhandahållits från Värnamo kommun har analysen gjorts. Tillvägagångssättet har varit att genomföra studier på plats på sträckan. Dels genom att analysera flödesmätningar som har gjorts på sträckan. Också genom studier på plats under morgontrafiken och eftermiddagstrafiken då det är mest blandtrafik på platsen för att kartlägga förutsättningarna för de oskyddade trafikanterna.

Begreppsdefinitioner i texten:

GC-väg=Gång- och cykelväg

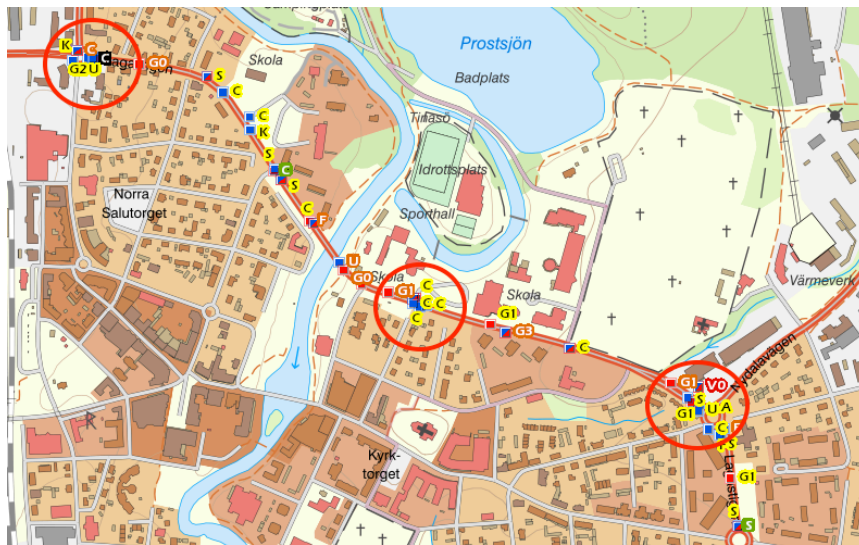
GCM-passage=Gång-, cykel- och mopedpassage

ÅDT=Årsdygnstrafik

MM=Mobility Management

3.1 Olycksstatistik

STRADA (Swedish Traffic Data Acquisition) är ett informationssystem som hanterar skador och olyckor inom hela vägtransportsystemet. Systemet bygger på data från 2 källor, polisrapporterade olyckor och sjukvårdsrapporterade olyckor. De polisrapporterade olyckorna har ganska bra tillförlitlighet och har registrerats rikstäckande sedan 2003, men alla sjukhus i Sverige har fram till 2013, inte rapporterat in sina olyckor i STRADA. Då det bara rapporteras olyckor på landets akutsjukhus och inte på vårdcentraler, kan ett mörkertal finnas, vilket är mycket rimligt. Det gäller då främst rapporteringen gällande de lindriga skadorna. De data som används i analysen är hämtade från STRADA och gäller de 9 senaste åren, 2010–2019.



Under denna period har 43 olyckor inträffat på lagastigen, varav 1 dödsolycka. I analysen ser vi att det finns 3 mer olycksfrekventa områden. (Se markeringar i kartbilden)

14 av olyckorna har varit cyklist i kollision med motorfordon och detta är den enskilt största olyckstypen.

3.2 Nulägesanalys av hastigheter på Lagastigen

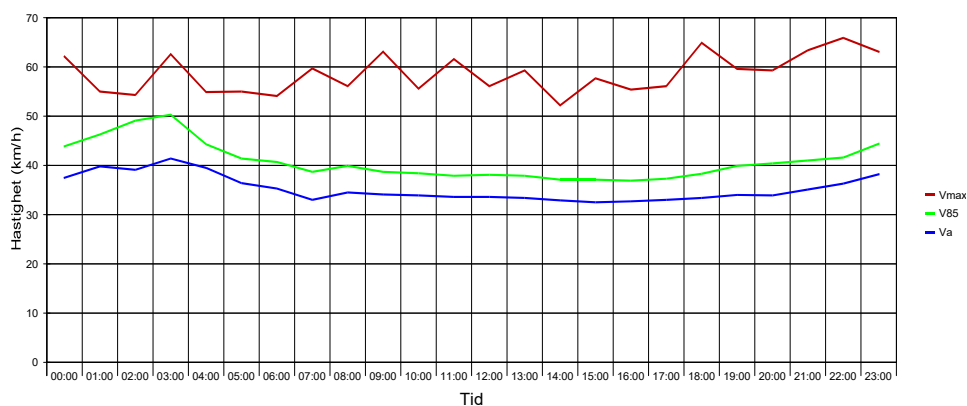
Under vecka 45 genomfördes en flödesmätning på lagastigen i syfte att få information kring hastigheter och trafikflöden. Under denna vecka var det dels ett vägarbete som pågick vid infarten till skolområdet, samt att en hastighetsdisplay var placerad vid samma ställe. Detta kan ha haft inverkan på mätresultatet.

Mätutrustningen var placerad på en belysningsstolpe i höjd med Vikingagatan och mätte trafik i bägge färdriktningarna.

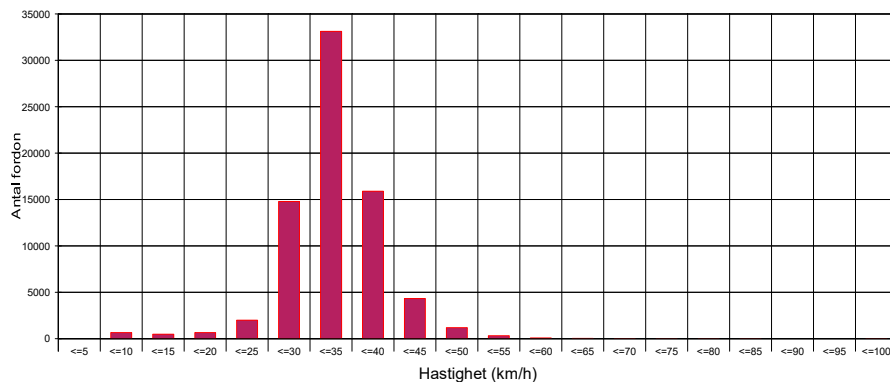
Hastigheter:

Genomsnittshastigheten under mätperioden var 34 km/h, 85-percentilen 39 km/h och högsta uppmätta hastighet var 100 km/h.

Hastigheter under mätperioden. (Vmax=maxhastighet, V85=85-percentil, Va=Genomsnittshastighet)



Hastighetsprofil



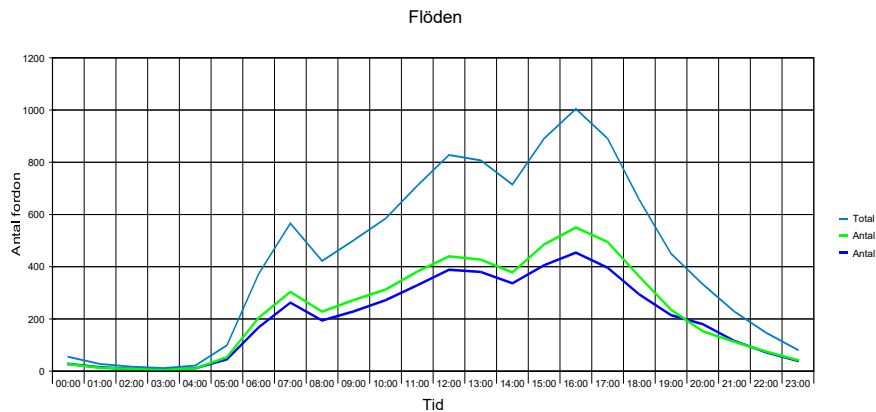
Flöden:

Totalt så registrerades 73,659 fordon under mätperioden.

Mest trafik har man mellan 16,00-17,00 då det passerar ca 1000 fordon/h.

Under morgonen då det är mycket barn och unga i rörelse är det ca 600 fordon/h.

ÅDT är 10 528 fordon.



3.3 Åtgärdsförslag hastigheter

Hastigheten är en av de viktigaste faktorerna som styr trafiksäkerheten, både när det gäller olycksrisk och skaderisk. Hastighet påverkar såväl sannolikheten att bli inblandad i en olycka som hur allvarliga skador man får vid en eventuell olycka. Vid ökade hastigheter ökar dessutom bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp kraftigt utan att väsentliga tidsvinster görs.

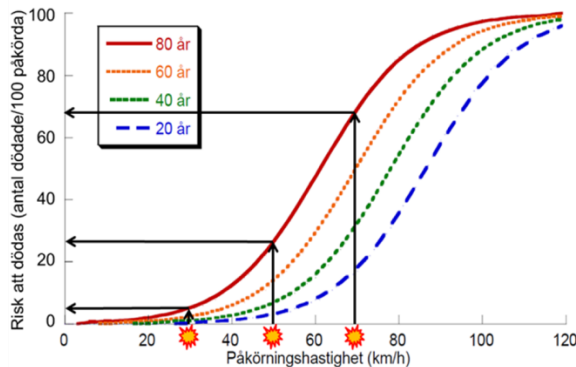
Hastighet och olycksrisk

Betydelsen av hastighet för olycksrisken beror främst på att den påverkar den sammanlagda stoppsträckan som består av reaktionssträcka och bromssträcka. Vid en hastighet i 30 km/tim hinner man stanna för ett hinder som befinner sig på cirka 12 meters avstånd. Kör man istället 50 km/tim kommer man att kollidera med hindret i 50 km/tim eftersom man inte ens hunnit börja bromsa.

Hastighet och skaderisk

Sambandet mellan kollisionshastighet och risken att skadas bygger på människokroppens biologiska tolerans mot yttre våld. Vid en kollision, när trafikanten sitter i ett skyddat fordon, fortsätter kroppen i fordonets rörelseriktning tills den slår i interiör, fångas upp av bälte eller krockkudde, eller kastas ut och träffar föremål utanför bilen. Dessutom förflyttar sig kroppens inre organ i samma hastighet tills de träffar på kroppens skelettdelar, och i denna inre kollision kan mycket allvarliga skador uppstå.

Den energi som kroppen har under färd kallas rörelseenergi. Krockvåldet, det vill säga kraften som uppstår när rörelseenergin omvandlas, utvecklas vid plötsliga stopp och vid de plötsliga accelerationer som en mindre personbil kan utsättas för i kollision med ett större fordon.



Oskyddade har högre skaderisk

Studier av olika kollisionshastigheter i olyckor mellan bil och gående visar att det är fem gånger högre risk att den gående omkommer om den blir påkörd i 50 km/tim än i 30 km/tim. Risken att dödas är också betydligt högre för äldre gående än för yngre, vilket gäller alla äldre oskyddade trafikanter på grund av en skörare kropp.

Trafikanter som kör för fort

Målet år 2020 är att minst 80 procent av trafikarbetet ska ligga inom gällande hastighetsgräns, både på det statliga och kommunala vägnätet. År 2018 var andelen trafikarbete inom hastighetsgräns 45 procent på det statliga vägnätet och 66 procent på det kommunala vägnätet.

På det kommunala vägnätet med hastighetsbegränsning 40 km/tim körde 53 procent av trafiken inom gällande hastighetsgräns år 2018. På gator med 50 km/tim var det 66 procent som höll hastighetsgränsen, på gator med 60 km/tim var det 80 procent och på gator med 70 km/tim var det 79 procent. Hastighetsefterlevnaden är därmed lägst på gator med 40 km/tim. Sett till alla hastighetsgränser år 2018 var andel inom hastighetsgräns 65 procent för personbilar, 74 procent för buss och lastbil och 87 procent för lastbilar med släp.

Sänkta hastigheter räddar liv

Hastighetsgränsen på vägarna sätts efter vägens säkerhetsstandard, tillsammans med hänsyn till faktorer som miljö, tillgänglighet och regional utveckling (till exempel arbetspendling). Om alla håller hastighetsgränserna kan många liv räddas varje år. I genomsnitt räddas 15 liv per sänkt km/tim i genomsnittlig reshastighet.

Gupp och andra hastighetsdämpande fysiska åtgärder

Andra åtgärder för sänkt hastighet är hastighetsdämpande fysiska åtgärder i vägen på sträckor där det är extra viktigt att hastigheten är låg, till exempel där det finns många oskyddade trafikanter, vid övergångsställen eller andra gång- och cykelpassager. Det kan vara olika typer av gupp, sidoförflyttningar och avsmalningar. Hastighetsdämpande åtgärder ska vara utformade och placerade så att de inte medför en ökad olycks- och skaderisk. Att bygga om en korsningspunkt till cirkulationsplats leder till sänkt hastighet och lägre olycksrisk.

Även digitala hastighetsskyltar har god effekt på hastighetsefterlevnaden.

Belysning

Belysning längs GC-vägar fyller flera behov. Dels skapar det trygghet och gör att fler människor vill röra sig i utomhusmiljö. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det viktigt att GC-trafikanter både kan upptäcka hinder på vägen, isfläckar, stenar och dylikt samt att själva synas i mörker. Av den anledningen bör ljuset fördelas så att både trafikanterna och vägen blir upplyst och man bör beakta jämnhet och ljusstyrka.

Där GC-stråk korsar Lagastigen är belysningen extra viktig, främst för att göra de oskyddade trafikanterna mer synliga för motortrafiken. Kan man då hitta en belysningsmodell som koncentrerar ljuset på själva passagen så man tydligt ser oskyddade trafikanter som passerar är det bra.

3.5 Säker skolväg

Barns skolvägar utgör idag inget stort trafiksäkerhetsproblem sett till antalet inträffade olyckor. Däremot är det ett stort problem att föräldrar inte vågar låta sina barn gå eller cykla till skolan.

Stress är också en faktor som gör att föräldrar i större utsträckning skjutsar sina barn till skolan, istället för att gå eller cykla med dom. Följden blir att barn istället skjutsas i bil, vilket ger ökad biltrafik och ökad risk kring skolorna.

Varje år genomför försäkringsbolaget IF en enkätundersökning bland landets rektorer kring trafiksituationen utanför skolor. 2018-års resultat visar att 60% av de tillfrågade anser att trafiksäkerheten är ett problem, och hela 45 % anser att föräldrar utgör den största risken. En *trygg* skolväg är när barn och vuxna upplever att det är säkert att vistas i trafiken till och från skolan. En *säker* skolväg betyder att barnen inte ska skada sig i trafiken till och från skolan. Saker som kan bidra till en säkrare och tryggare skolväg är bland annat: separerade gång- och cykelbanor, få bilar med låga hastigheter, fler som cyklar och går, säkra passager osv. Men det krävs framförallt beteendeförändrade åtgärder. Tex åtgärder som motiverar fler att gå eller cykla med sina barn till skolan.

3.6 Åtgärdsförslag Säker skolväg

MM-åtgärder (Åtgärder för att påverka och förändra beteenden)

Kommunicera säkra gång- och cykelvägar till skolan

För att uppmuntra gång och cykel som transportsätt till skolan tas en karta med rekommenderade vägar fram. Denna visar avstånd från olika upptagningsområden och den genaste vägen till skolan/förskolan. Kartan kan användas dels vid planering av området men även till att dela ut bland föräldrar för att uppmuntra en förändring.

#Minskolväg

Uppmuntra användandet av NTF:s digitala hjälpmedel #Minskolväg. Detta i syfte för att dels lyfta frågan bland både föräldrar och elever, men också för att kunna plocka fram ett underlag kring hur skolelever rör sig i området, och identifiera de stråk som bör prioriteras.

Vandrande skolbuss

Uppmuntra föräldrar att börja med "Vandrande skolbuss" Detta för att förbättra trafiksituationen vid skolor främst på morgonen.

Utökad cykelskola för barn

Nyttja koncept för cykelskola för barn minst 1 gång per läsår. Kan med fördel bedrivas på vårterminen i grundskolan.

Information

Riktade utskick gällande information om åtgärder intill skolan (före, under, efter)

Information i samband med föräldramöten. Genomföra resvaneundersökning bland både elever på skolan samt föräldrar. Hänvisning för biltrafik från olika områden för att fördela flöden. Göra flödesmätningar på cyklister utmed huvudstråken för att identifiera de hårdast belastade stråken.

Generell trafiksäkerhetsinformation till elever med fokus på cykel.

Tre kritiska punkter
på Lagstigen (från
analys av trafikmiljö
Lagstigen Värnamo
Kommun)





1. Gatubelysning på Lagastigen

- Där GC-stråk korsar Lagastigen är belysningen extra viktig, främst för att göra de oskyddade trafikanterna mer synliga för motortrafiken.

2. Förslag:
Skyltar till cyklister

Hej cyklist!
Var försiktig, du har
inte företräde när du
cyklar över gatan.



Och tack för att du väljer cykeln!



Hej cyklist,
stanna för bilar!



Tack för att du väljer cykeln!



14 av olyckorna på Lagastigen har varit cyklist i kollision med motorfordon och detta är den enskilt största olyckstypen.

§ 267 Dnr: KS.2021.168

Redovisning av metod för redovisning av hur många studenter på Vuxenutbildningen som gått vidare till fortsatta studier eller arbete

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att överlämna ärendet till nästa sammanträde.

Ärendebeskrivning

I samband med att barn- och utbildningsnämnden ansökte om extra medel till vuxenutbildningen beslutade kommunstyrelsen 13 april 2021 bland annat

att ge barn- och utbildningsnämnden i uppdrag att till kommunstyrelsen senast 10 augusti 2021 redovisa hur man ska mäta hur många av studenterna som går vidare till fortsatta studier eller till arbete.

Barn- och utbildningsförvaltningen har tagit fram förslag till redovisning av hur många vuxenstuderande som går vidare till arbete eller studier.

Barn och utbildningsnämnden beslutade 16 juni 2021, § 110

att godkänna förslaget på redovisning

att det görs en utvärdering av att mätningarna har fungerat.

Utvärderingen ska redovisas i barn- och utbildningsnämnden i juni 2022, samt

att skicka det vidare till kommunstyrelsen.

Beslut skickas till:

Barn- och utbildningsnämnden

§ 110 Dnr: BUN.2021.877

Redovisning till kommunstyrelsen av hur många studenter på Vuxenutbildningen som gått vidare till fortsatta studier eller arbete.

Beslut

Barn- och utbildningsnämnden beslutar

att godkänna förslaget på redovisning

att det görs en utvärdering av att mätningarna har fungerat.

Utvärderingen ska redovisas i barn- och utbildningsnämnden i juni 2022, samt

att skicka det vidare till kommunstyrelsen.

Ärendebeskrivning

Förslag på redovisning av hur många av vuxenstuderande som går vidare till arbete eller studier.

Målgrupp: Samtliga studerande på gymnasial nivå.

Tidpunkter: Mätning sker i januari och juli. De som avslutat sina studier i föregående 6 månaders perioden. Första mätningen januari 2022. Redovisning till barn- och utbildningsnämnden och kommunstyrelsen sker i februari respektive september.

Genomförande: Enkät utskickas till studerande med en påminnelse via telefon.

Svarsalternativ: Har du gått vidare till arbete, folkhögskola, universitet/högskola, yrkeshögskola, fortsatta studier på Vuxenutbildningen, arbetssökande eller annat?

Målgrupp: Studerande på gymnasial yrkesutbildning i samband med examination.

Tidpunkt: Fortlöpande i samband med examination.

Redovisning till barn- och utbildningsnämnden och kommunstyrelsen sker i februari respektive september

Genomförande: Frågan ställs till studerande i samband med examination/kursslut.

Svarsalternativ: Går du vidare till arbetet inom yrkesområdet, annat arbete, arbetssökande eller studier?

Barn- och utbildningsnämnden vill ha en utvärdering av att mätningarna fungerar.

Forts.

Forts. § 110

Förslag till beslut

Barn- och utbildningsförvaltningen föreslår barn- och utbildningsnämnden besluta

att godkänna förslaget på redovisning, samt

att skicka det vidare till kommunstyrelsen.

Beslut skickas till:

Vuxenutbildningen och kommunstyrelsen

Barn- och utbildningsförvaltningen

Barn- och utbildningsnämnden Dnr:
BUN.2021.877

Redovisning till kommunstyrelsen av hur många studenter på Vuxenutbildningen som gått vidare till fortsatta studier eller arbete.**Ärendebeskrivning**

Förslag på redovisning av hur många av vuxenstuderande som går vidare till arbete eller studier.

Målgrupp: Samtliga studerande på gymnasial nivå.

Tidpunkter: Mätning sker i januari och juli. De som avslutat sina studier i föregående 6 månaders perioden. Första mätningen januari 2022. Redovisning till BUN och KS sker i februari respektive september

Genomförande: Enkät utskickas till studerande med en påminnelse via telefon

Svarsalternativ: Har du gått vidare till arbete, Folkhögskola, Universitet/Högskola, Yrkeshögskola, fortsatta studier på Komvux, arbetssökande eller annat?

Målgrupp: Studerande på gymnasial yrkesutbildning i samband med examination.

Tidpunkt: Fortlöpande i samband med examination.
Redovisning till BUN och KS sker i februari respektive september

Genomförande: Frågan ställs till studerande i samband med examination/kursslut.

Svarsalternativ: Går du vidare till arbetet inom yrkesområdet, annat arbete, arbetssökande eller studier?

Barn- och utbildningsförvaltningen

Barn- och utbildningsnämnden Dnr:
BUN.2021.877

Beslutsförslag

Barn- och utbildningsförvaltningen föreslår barn- och utbildningsnämnden besluta

att godkänna förslaget på redovisning, samt

att skicka det vidare till kommunstyrelsen.

Ulla Söderström
Nämndsekreterare

Johan Grahn
T.f. barn- och
utbildningschef

Översyn av valdistriktsindelningen inför valen 2022

Ärendebeskrivning

Enligt vallagen 4 kap. 17§ så ska länsstyrelsen på förslag av kommunfullmäktige besluta om kommunens indelning i valdistrikt. Länsstyrelsen ger därför kommunfullmäktige att yttra sig i frågan. I 17 § anges också att ett valdistrikt ska omfatta mellan 1000 och 2000 röstberättigade.

Valnämndens presidium träffades den 8 april 2021 för att starta arbetet inför valen 2022. Frågan om att ändra valdistrikten diskuterades då och presidiet ansåg att den valdistriktsindelning som gjordes inför valen 2018 fungerade väl och förordar därför att inga förändringar i valdistriktsindelningen görs.

Några valdistrikt i kommunen har under 1000 röstberättigade men för dessa föreligger det särskilda skäl till att behålla i nuvarande utformning. Det stora arbetet som gjordes med valdistrikten inför valen 2018 så finns det en vinning i att behålla valdistriktsindelningen utan ändringar inför kommande val 2022.

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

att behålla nuvarande indelning i valdistrikt i kommunen

att meddela länsstyrelsen beslutet

Marta Blomberg
Kommunarkivarie

Ulf Svensson
Kommundirektör



Petter Agurén
Rättsenheten
010-22 36 494



Värnamo kommun
Kommunfullmäktige
331 83 Värnamo

Angående översyn av valdistriktsindelningen inför valen 2022

Enligt bestämmelserna i 4 kap. 17 § vallagen ska länsstyrelsen på förslag av kommunfullmäktige besluta om kommunens indelning i valdistrikt. Kommunen ska se över indelningen året närmast före det år då ordinarie val till riksdagen ska hållas. Om det behövs får länsstyrelsen självständigt besluta om indelningen i valdistrikt. Innan länsstyrelsen fattar ett sådant beslut ska kommunfullmäktige få tillfälle att yttra sig.

I 17 § anges också att ett valdistrikt ska omfatta mellan 1 000 och 2 000 röstberättigade. Om det finns särskilda skäl får ett valdistrikt omfatta färre än 1 000 eller fler än 2 000 röstberättigade. Det är eftersträvänsvärt att antalet röstberättigade är relativt jämnt fördelat mellan valdistrikten.

Länsstyrelsens beslut om indelning i valdistrikt ska enligt 4 kap. 18 § vallagen meddelas senast **den 1 december 2021** för att beslutet ska kunna tillämpas vid valen 2022.

Länsstyrelsen önskar därför att **senast den 1 oktober 2021** få uppgift om några förändringar i valdistriktsindelningen planeras inför valen 2022. En sammanställning över antalet röstberättigade per valdistrikt finns på sidan 2.

Länsstyrelsen erinrar även om att kommunfullmäktige, i enlighet med 5 kap. 1-4 §§ kommunallagen senast **den sista februari 2022** ska besluta om eventuella ändringar av antalet mandat samt ersättarkvot. Länsstyrelsen ska genast underrättas om ett sådant beslut.

I biblioteket i valdatasystem RKL 2018, under menyalternativet valdistrikt och GIS, finns en uppdaterad manual för valgeografi om arbetet med valdistrikt och valkretsar inför valen 2022. Där finns även nya kartfiler. Det är GIS-filer med valdistrikt från 2019 omgjorda till filformatet GeoJSON, vilket är det filformat som ska användas vid valen 2022.

Länsstyrelsen önskar att allt kartmaterial med eventuella förändringar som skickas in helst ska vara i digital form.

Materialet ska sändas till jonkoping@lansstyrelsen.se



Petter Agurén
förvaltningshandläggare

Antal röstberättigade per valdistrikt 2021-03-01

Värnamo	06830101	Västhorja	1 393
Värnamo	06830102	Trälleborg	1 384
Värnamo	06830103	Norregård	1 161
Värnamo	06830104	Pilagården	1 470
Värnamo	06830105	Skogsfällen	1 270
Värnamo	06830106	Rörstorp	1 176
Värnamo	06830107	Apladalen	1 270
Värnamo	06830108	Mossle	1 113
Värnamo	06830109	Lillegård	1 077
Värnamo	06830111	Gröndal	1 270
Värnamo	06830123	Nylund	1 134
Värnamo	06830124	Hornaryd	1 237
Värnamo	06830125	Vråen	1 215
Värnamo	06830209	Bredaryds tätort	1 157
Värnamo	06830210	Bredaryds landsbygd	789
Värnamo	06830411	Kärda	603
Värnamo	06830512	Hånger	1 081
Värnamo	06830613	Forsheda	1 446
Värnamo	06830916	Nöbbele	854
Värnamo	06831017	Bor	1 436
Värnamo	06831219	Horda	891
Värnamo	06831220	Rydaholm	1 553
Värnamo	06831321	Fryele	895

 under 1000 röstberättigade

**Markanvisningsavtal gällande fastigheterna
Värnamo Helmershus 6:39, 6:90 och 6:104****Ärendebeskrivning**

Kommunen äger de tre obebyggda fastigheterna Värnamo Helmershus 6:39, 6:90 och 6:104.

Fastigheterna berörs av ett markanvisningsavtal, vilket den 27 augusti 2020 tecknades mellan kommunen och Stensnäs Bygg AB (nedan kallad exploatören).

Markanvisningen har inte fullföljts med ett förvärv av marken, vilket innebär att markanvisningstiden i enlighet med avtalet således löpte ut den 30 april 2021.

Kommunen begagnar sig generellt av återgångsvillkor vid markanvisningar för att en exploatör ska vara aktiv och inte över lång tid låsa upp kommunal mark för oviss användning. Det innebär att kommunen enkelt kan avsluta relationer med oseriösa exploatörer.

Exploateringsprocessen har fördröjts, vilket beror på att exploatören vid projekteringen av de nya bostäderna upptäckt brister. Värnamo kommun har utfört rättelse och fastigheterna kan nu användas i enlighet med detaljplanen. Hanteringen har tagit viss tid samt skapat en osäkerhet och fördröjning för exploatören. Detta kan ej lastas exploatören, vilken nu är redo att fortsätta processen och därför har efterfrågat en förlängning av befintligt avtal. Exploatörens önskemål har hanterats i aktuellt tilläggsavtal.

Detta avtal reglerar förutsättningarna och parternas ansvar inför varandra i den kommande exploateringsprocessen.

Markanvisningen återgår den 30 april 2022 i det fall att ett köpekontrakt inte tecknats.

Köpeskillingen kommer att uppgå till 450 000 kronor.

**Beslutsförslag**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

att godkänna tilläggsavtalet och en förlängning av markanvisningsavtalet med Stensnäs Bygg AB

samt

att ge kommunstyrelsen i uppdrag att i enlighet med tilläggsavtalet och markanvisningsavtalet teckna köpeavtal och reglera andra genomförandefrågor med bolaget.

Lars Magnusson
Exploateringschef

Ulf Svensson
Kommundirektör

Parter Mellan å ena sidan Värnamo kommun (org.nr: 212000-0555), 331 83 VÄRNAMO, nedan kallad kommunen; och å andra sidan Stensnäs Bygg AB (org.nr: 559151-7213), Torp Stensnäs, 331 92 VÄRNAMO, nedan kallad exploatören, träffas härmed följande:

TILLÄGGSAVTAL - markanvisning

Bakgrund Kommunen och exploatören har den 27 augusti 2020 ingått ett markanvisningsavtal (Dnr: KS.2020.346), nedan kallat huvudavtalet, avseende de tre kommunägda fastigheterna Värnamo Helmershus 6:39, 6:90 och 6:104. Markanvisningen syftar till en bostadsexploatering.

Huvudavtalet stadgar på sidan ett i stycket med underrubrik ”Markanvisning”: *”Markanvisningen återgår den 30 april 2021 för det fallet att ett köpekontrakt vid denna tidpunkt inte har undertecknats av exploatören enligt nedanstående villkor.”.*

En byggnation har av olika anledningar försenats, vilka inte kan lastas exploatören. Något köpekontrakt har därför inte heller kommit till stånd. Markanvisningstiden har således löpt ut.

Kommunen begagnar sig generellt av ovanstående villkor för att en exploatör ska vara aktiv och pådrivande, och inte över lång tid låsa upp kommunal mark för oviss användning. Villkoret innebär att kommunen enkelt kan avsluta relationer med oseriösa exploatörer.

Exploatören har varit aktiv, genomfört utredningar och tagit fram projekteringsunderlag. Exploatören har framfört önskemål om en förlängning av anvisningstiden. Parterna bedömer nu att förutsättningarna finns för att gå vidare med bostadsexploateringen. Exploatörens önskemål om förlängd anvisningstid har hanterats i detta avtal.

Tillägg/ändring Markanvisningstiden förlängs med ytterligare tolv månader, till och med den 30 april 2022.

Huvudavtalet ska i övrigt vara gälla mellan kommunen och exploatören på oförändrade villkor.

Giltighet Tilläggsavtalet förutsätter och är för sin giltighet beroende av beslut om godkännande från kommunfullmäktige.

Twist Twist i anledning av detta tilläggsavtal eller rättsförhållande härrörande ur detta avtal ska slutligt avgöras enligt svensk lagstiftning av allmän domstol inom kommunens domsaga.

Exemplar Detta avtal har upprättats i två likalydande original, av vilka parterna har tagit
varsitt exemplar.

Underskrifter och Värnamo 2021 - -
bevittnings För Värnamo kommun

.....
Mikael Karlsson, kommunstyrelsens ordförande

Värnamo 2021 - -
För Värnamo kommun

.....
Lars Magnusson, exploateringschef

Ovanstående namnteckningar bevittnas:

.....

Värnamo 2021 - -
För Stensnäs Bygg AB

.....
Lars Fischer, styrelseledamot

Ovanstående namnteckning bevittnas:

.....

Försäljning del av Forsheda 5:108

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige beslutade den 1 november 2018 (kf § 210) att godkänna ett markanvisningsavtal med Delex Teknik AB avseende ett område av industriområdet vid Forsnäs vägen, angränsande till Delex' fastighet. Kommunfullmäktige beslutade också att kommunen skulle stå för flytt av kommunal pumpstation för spillvatten, nya allmänna ledningar samt utbyggnad av ny vändplan i samband med att köpekontrakt tecknas. Avtalet förutsatte att en ny detaljplan togs fram för att möjliggöra en överföring av allmän platsmark till Delex' industrifastighet. Markanvisningen förlängdes genom beslut i kommunfullmäktige den 29 oktober 2020 (§ 163).

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade den 28 april 2021 att anta detaljplan för del av Forsheda 5:135 med flera. Detaljplanen fick laga kraft den 27 maj.

Förevarande köpeavtal följer de åtaganden och bestämmelser som togs upp i markanvisningsavtalet och möjliggörs genom den nya detaljplanen.

Kommunens arbeten med flytt av pumpstation inklusive ändrad dagvattenhantering har påbörjats.

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

att godkänna upprättat köpeavtal med Delex Teknik AB avseende försäljning av 6 323 kvm av Forsheda 5:108 till en köpeskilling av 284 500 kronor.

Peter Ringberg
Exploateringsingenjör

Ulf Svensson
Kommundirektör

KÖPEKONTRAKT

PARTER

Värnamo kommun, genom Kommunstyrelsen,
331 83 Värnamo
Organisationsnummer: 212000-0555
nedan kallad kommunen

Delex teknik AB
Forsnäs vägen 11, 331 71 Forsheda
Organisationsnummer: 556376-1484
nedan kallad bolaget.

1. MARK SOM ÖVERLÅTS

Kommunen överlåter härmed till bolaget ett markområde om ca 6 323 m² att genom fastighetsreglering överförs från fastigheten Värnamo Forsheda 5:108 till bolagets fastighet Värnamo Forsheda 5:135.

Det markområde som överlåts är markerat på bilaga 1, och kallas nedan fastigheten.

2. TILLTRÄDE

Bolaget tillträder fastigheten i samband med att hela köpeskillingen erlagts och upprättat köpebrev undertecknats av båda parter samt i övrigt vad som sägs under punkt 4, nedan benämnd tillträdesdagen.

3. KÖPESKILLING

Tvåhundraåttiofyra tusen femhundra /284 500 :-/ kronor
avseende ersättning för överlåten mark.

4. KÖPESKILLINGENS ERLÄGGANDE

a) tjugoåttatusen fyrahundra femtio /28 450 :-/ kronor
= 10 % av köpeskillingen, erläggs som handpenning i samband med detta köpekontrakts undertecknande.

b) Resterande belopp
tvåhundrafemtio sextusen femtio /256 050 kronor

erläggs tillsammans med ersättning för nedan angiven ersättning för hårdgjord och belagd yta då förutsättningarna enligt punkt 17 är uppfyllda. Om ersättningen inte kommit kommunen tillhanda senast 30 dagar efter, på fakturan angiven betalningsdag, debiteras dröjsmålsränta enligt 6 § räntelagen.

5. KÖPEBREV

Köpebrev utfärdas då köpeskillingen och ersättningen för anläggningsarbeten till fullo erlagts samt nedan angivna förutsättningar uppfyllts.

6. PANTRÄTT,
NYTTJANDERÄTT
SERVITUT
- Fastigheten överläts fritt från penninginteckningar, nyttjanderätter och servitut förutom:
1) nyttjanderätt för privat vattenledning, se bilaga 3,
2 kommunens rätt att fritt använda delen av fastigheten norr om Forsnäs vägen under byggnationen av ny pumpstation, dike och ledningar som längst till den 31 december 2021.
7. FASTIGHETS-
BILDNING,
LAGFART
- Kostnad för lagfart och fastighetsbildningsförrättning betalas av bolaget.
8. ERSÄTTNING FÖR
HÅRDGJORD OCH
BELAGD YTA
- Delar av fastigheten utgörs av asfalterad väg och köryta.
I ersättning för denna hårdgjorda och belagda yta ska bolaget till kommunen på tillträdesdagen betala tvåhundratusen /200 000:-/ kronor (exkl. moms)
9. VA-AVGIFT
- För anslutning till kommunens vatten- och avloppsnät ska bolaget betala tomtYTEavgift i enlighet med den taxa som gäller på tillträdesdagen motsvarande fastighetens areal. Faktura kommer att ställas separat från kommunens VA-avdelning.
10. DETALJPLAN
- För fastigheten gäller detaljplan nr Fl 193 med laga kraft datum 27 maj 2021. Bolaget har bekostat framtagandet av denna detaljplan. Det åligger bolaget att informera sig om gällande planbestämmelser.
11. UNDERSÖKNING
OCH
FRISKRIVNING
- Fastigheten överläts i befintligt skick, men kommunen ska på sin bekostnad flytta pumpstation och elnätstation från fastigheten. Befintliga ledningar och brunnar kommer att ligga kvar i marken, VA-ledningar kommer att proppas. Kommunen känner i dagsläget inte till några fel, hinder eller andra förutsättningar vad gäller fastigheten utöver vad som framgår av detta avtal eller gällande detaljplan.
- Bolaget är medveten om att fastigheten i övrigt kan vara behäftade med så kallade dolda fel och därmed avvika från vad bolaget med fog kan förutsätta. Bolaget är medveten om sin undersökningsplikt och bekräftar att denne har beretts och även utnyttjat tillfället att bilda sig en fullständig uppfattning om fastighetens skick samt även inför undertecknandet av detta avtal låtit besiktiga mark och vad därtill enligt lag hör samt skaffat sig kännedom om de för fastigheten gällande plan- och byggnadsbestämmelserna, bygglov, etc. Bolaget godtar fastighetens skick, markförutsättningar och användningsmöjligheter sådana de är och avstår med bindande verkan från alla anspråk mot kommunen på grund av faktiska fel, rådighetsfel, rättsliga fel eller andra fel och brister, inklusive så kallade dolda fel, av vad slag de vara må.

12. FÖRDELNING
AV UTGIFTER
OCH INKOMSTER
- Räntor, skatter och andra utgifter för fastigheten ska betalas av kommunen i den mån de belöper på och avser tiden före tillträdesdagen och för tiden därefter av bolaget. Motsvarande ska gälla beträffande inkomster från fastigheten. I det fall verksamheten påbörjas på fastigheten före tillträdesdagen är det bolagets ansvar att hålla fastigheten försäkrad till fullt värde, i annat fall åligger det kommunen att fram till tillträdesdagen ha fastigheten försäkrad till fullt värde. Från tillträdesdagen gäller motsvarande för bolaget.
13. UTFORMNING
AV MARK OCH
BYGGNADER
- Bolaget har gjorts uppmärksam på att fastigheten ska bebyggas så att verksamhetsområdet i sin helhet upplevs attraktivt och inbjudande.
14. TILLSTÅND
- Det åligger bolaget att ansöka om och bekosta bygglov, och övriga erforderliga tillstånd och erinras om skyldigheten att erlägga avgifter i enlighet med gällande taxor.
15. ÖVRIGA
ÖVERENS-
KOMMELSER
- Samtliga överenskommelser, utfästelser och uppgifter av betydelse för parterna rörande överlåtelse av fastigheten har intagits i detta köpekontrakt. Alla överenskommelser efter undertecknande av detta kontrakt ska vara skriftliga för att gälla.
16. ÖVERLÅTELSE
- Bolaget äger ej rätt att utan kommunens skriftliga godkännande överlåta eller transportera detta köpeavtal.
17. FÖRUTSÄTT-
NINGAR
- Bolaget och kommunen ska ha ingått det servitutsavtal som utgör bilaga 4 till detta köpekontrakt och som berör ny dagvattenledning på område 2 av nuvarande Forsheda 5:135.
- Om inte befintlig dagvattenledning från riksväg 27 har proppats och dagvattnet i stället har letts bort till den punkt som kommunen anvisar enligt bilaga 2 inom 24 månader efter detta avtals godkännande och undertecknande, upphör kontraktet omedelbart att gälla. Erlagd handpenning tillfaller då kommunen.
- Detta avtal gäller endast under förutsättning av att det godkänns av Värnamo kommun. I annat fall är kontraktet till alla delar förfallet, utan rätt till ersättning för någondera parten.
18. TVISTER
- Eventuell tvist rörande tolkningen av detta avtal ska avgöras av allmän domstol.

19. ÖVRIGT

I övrigt gäller vad i 4 kap jordabalken eller eljest i lag stadgas om köp av fast egendom.

Detta köpekontrakt har upprättats i två likalydande exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

Värnamo 2021-... -...
För Värnamo kommun

Bevittnas:

KOMMUNENS
UNDERSKRIFT

Mikael Karlsson
Ordförande, kommunstyrelsen

Lars Magnusson
Exploateringschef

Forsheda 2021-...-...
För Delex teknik AB

Bevittnas:

BOLAGETS
UNDERSKRIFT

Erik Forsberg
Verkställande direktör, styrelseledamot

Sebastian Mårtensson
Styrelseledamot

Bilagor: Karta på fastigheten, bilaga 1.

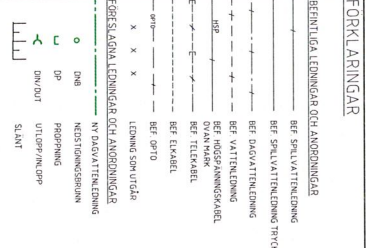
Ritning för avledande av dagvatten från riksväg 27, bilaga 2.

Nyttjanderättsavtal, bilaga 3

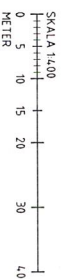
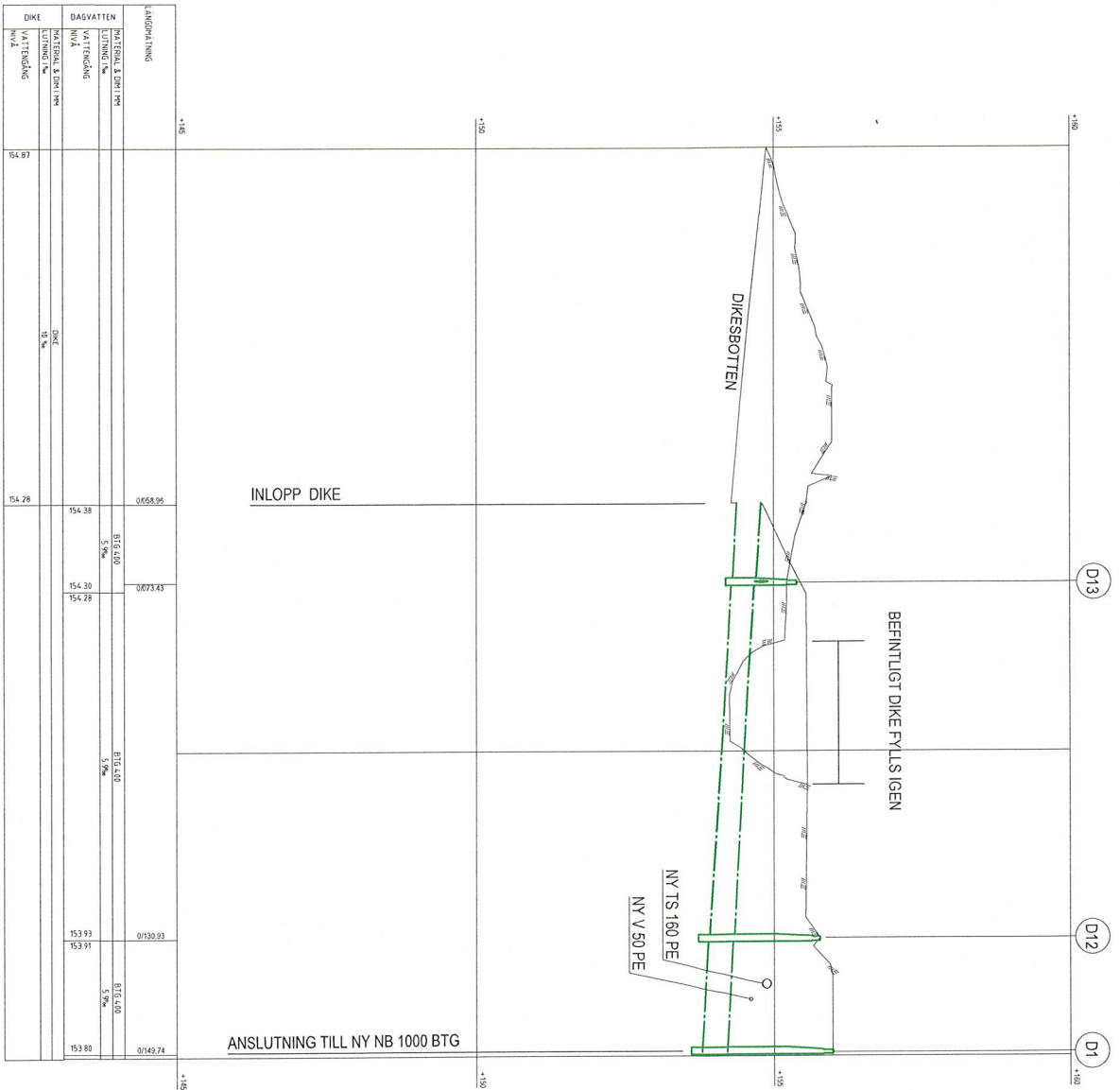
Nytt servitutsavtal, bilaga 4

Signatur: Parterna har, genom sina signaturer på tillhörande bilagor, tagit del av och godkänt innehållet.





Fil: C:\Users\SEFL22254\OneDrive\Arbets\Arbets\Publicera\16843R-51-1-01\Oke dwa PLOTTAD: 2021-06-24 12:02:26 AV ANVÄNDARE: SEFL22254



FÖRKÄRL ARINGAR

BEFINDLIG MARK

IN FAKEN

FÖRESLAGNA LEDNINGAR OCH ANORDNINGAR

DAGVATTENLEDNING

Figure 1

UND
NEOS LIGNINGSCHEIDT UND NIELSEN

0 KORSANDE LEDNING

0

KORSANDE LEDNING

HÄNVISNINGAR

FÖR PLAN, SE RITNING R-51-1-02
LEDNINGAR OCH BRUNNAR INGÅR I ENTREPRENAD

KOORDINATYSYSTEM:
PLAN: SWEREF 99 13 30
HÖJD: RM 2000

KR. 1	PR. 10-20-2024 PR. 9-20-24	
BYGGHANDLING		

Värnamo - Delex

SATHALLSBYGGNAD

10033
GÖTEBORG22 50 00
MSD.COM

09560	BITAD/WON D 1111
-------	---------------------

09200	P. LIL
	ANS V ALDO
	ALMA

1-06-24 N. MA

SHEN/DELEX

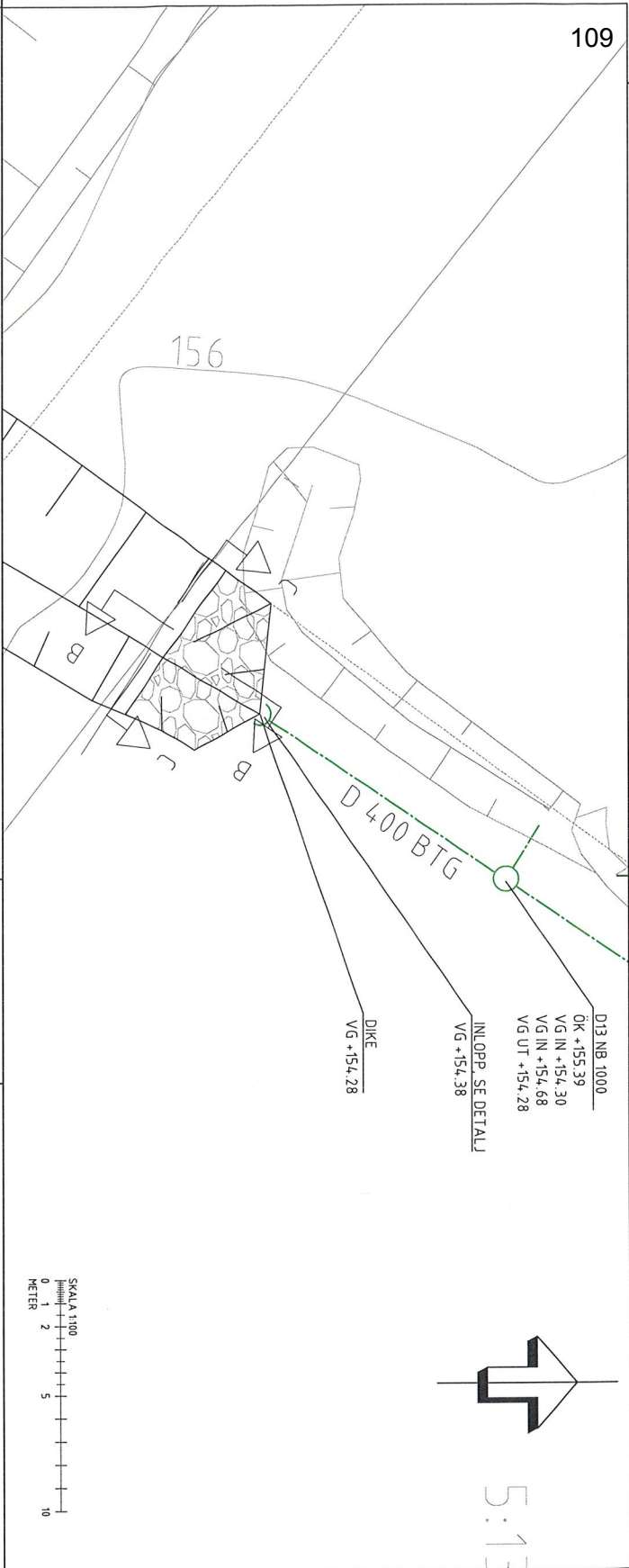
DELL DIKE

—

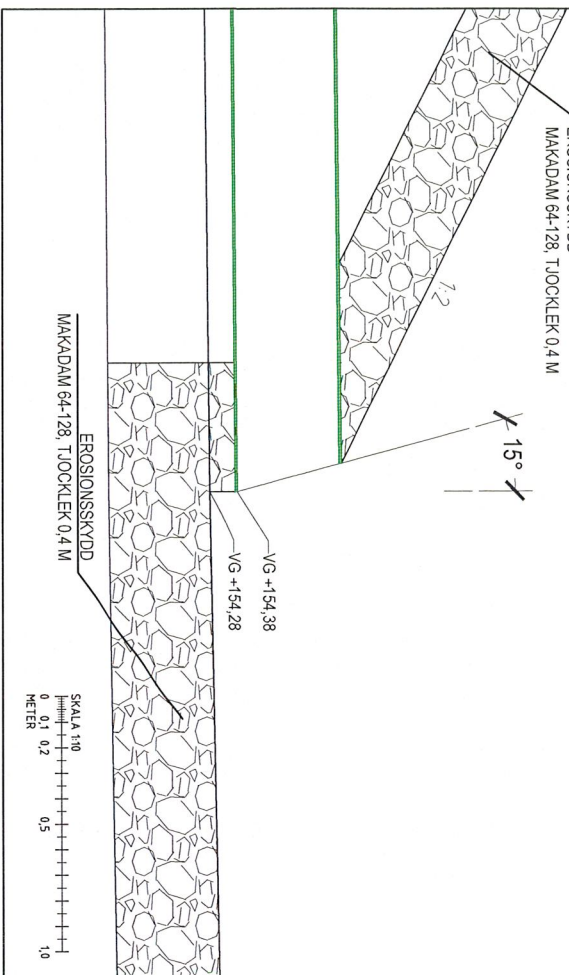
NUMBER	
--------	--

10 / 1:40	R-
-----------	----

109

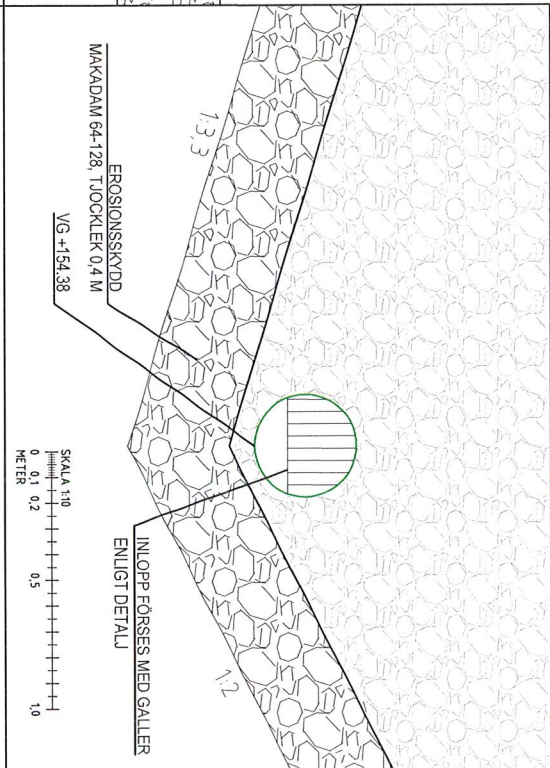


SEKTION B



DETALJ GALLER, SKALA 1:10
0.13 m
0.05 m

SEKTION C



FÖRKLARINGAR

FÖRSLAGSÄGAL, LÖNNINGAR OCH ANORDNINGAR
DAGVATTENTÄNING
PLAN
DAGVATTENTÄNING
DAGVATTENTÄNING
SEKTION
SLANT

HÄNVISNINGAR

KORONA SYSTEM
PLAN SVARER 99 13 30
HÖJD R1 2008

BYGGHANDLING

Värnamo - Delex
Flytt av pumpstation

WSP
WSP SÄMÅLSBESÖGAND
BOX 3003
611 02 GÖTTING
040 122 34 80
TIDSTYCKE
02099560 P. LILJEHORN I N. HÄTTEV
2021-06-24 N. HÄTTEV
VÄRNAMO KOMMUN
FÖRSHEDA/DELEX
DETALJ DIKE

SKALA 1:10
0 0.1 0.2 0.5 1.0
METER
1:100/1:10
R-51-25-02

NYTTJANDERÄTTSAVTAL

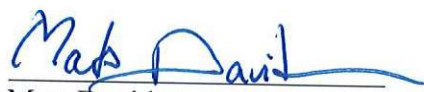
- §1 Parter Fastighetsägare: Värnamo Kommun
331 83 Värnamo
Nyttjanderättshavare: Erik Forsberg, Fänestad Kullagården,
330 12 Forsheda
- §2 Område som upplåtes De områden av kommunens fastigheter Forsheda 5:108 och Fänestad 2:35 som markerats på bifogad karta.
- §3 Ändamål Det upplåtna området 3 meter brett skall nyttjas för privat vattenledning från kommunens pumpstation vid Forsnäsvägen till nyttjanderättshavarens bostad på fastigheten Fänestad 2:7.
- §4 Nyttjanderättstid Nyttjanderättstiden löper i tre (3) år från den 15/11 2012
Nyttjanderättstiden förlängs därefter med ett (1) år i taget, om inte någondera av parterna säger upp avtalet senast sex (6) månader före avtalstidens utgång.
- §5 Ersättning Ingen ersättning skall utgå.
- §6 Områdets skick Området upplåtes i befintligt skick.
- §7 Tillstånd Det åligger nyttjanderättshavaren att teckna Va-avtal med Värnamo kommun. Förbindelsepunkt samt vattenmätare kommer att placeras vid pumpstationen vid Forsnäsvägen.
- §8 Överlåtelse Nyttjanderätten får ej överlåtas till annan utan kommunens godkännande. Vid en ev försäljning av nyttjanderättshavarens fastighet skall en ev ny ägare upplysas om detta avtal.

Detta avtal har upprättats i två exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

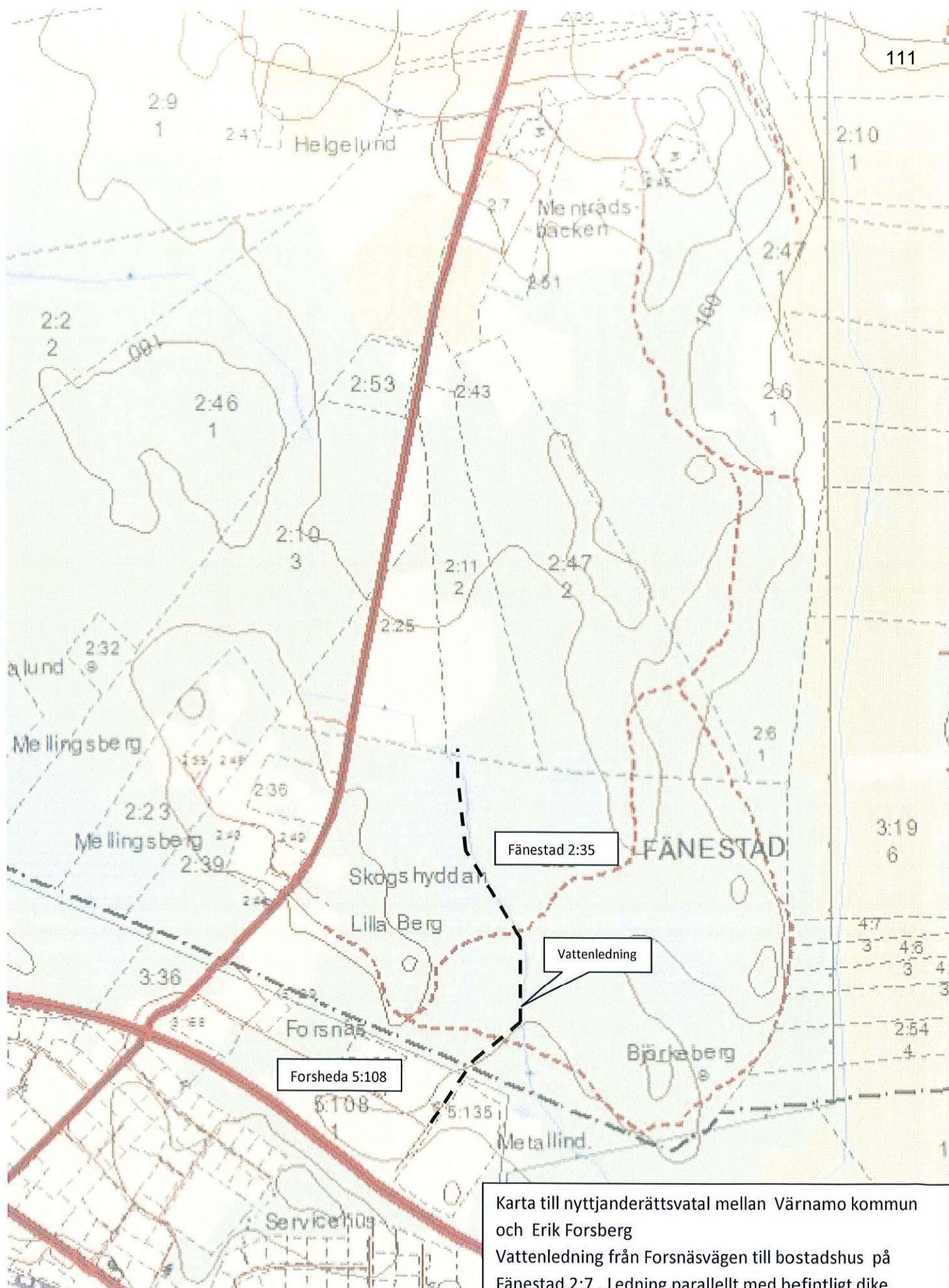
Värnamo 19/11 2012
För Värnamo kommun

Fänestad 16/11 2012

Parternas
underskrift


Mats Davidsson
Exploateringschefens db 38/12


Erik Forsberg
Ägare till Fänestad 2:7 o 2:11



Karta till nyttjanderättsvital mellan Värnamo kommun
och Erik Forsberg
Vattenledning från Forsnäs vägen till bostadshus på
Fänestad 2:7. Ledning parallellt med befintligt dike.



 Del av Forsheda 5:135 som upplåts

Aktualitet på bakgrundskartor:
Ortofoto från år 2019
Fastighetskartan från maj 2021

0 12,5 25 37,5 50m

Datum: 2021-06-04

SERVITUTSAVTAL

PARTER	Värnamo kommun, 331 83 Värnamo, ägar till fastigheten Värnamo Forsheda 5:108, nedan kallad servitutshavaren, och, Delex Teknik AB, Forsnäs vägen 11; 331 71 Forsheda, ägar till fastigheten Värnamo Forsheda 5:135, nedan kallad fastighetsägaren	
MARK SOM UPPLÅTES	Fastighetsägaren medger servitutshavaren rätt att över Forsheda 5:135 anlägga och bibehålla dagvattenledning inom det område som markerats på bifogad karta, bilaga 1. Servitutshavaren äger rätt att tillträda området för anläggande tillsyn, reparation och underhåll av ledningarna. Efter avslutade arbeten skall servitutshavaren, såvitt det är möjligt, återställa marken i ursprungligt skick.	
BEGRÄNSNING	Fastighetsägaren får inte inom det upplåtna området uppföra byggnad eller annan anläggning, plantera träd eller buskar som kan skada ledningarna. Om fastighetsägaren avser att utföra arbeten i närheten av ledningarna, som t ex stensprängning och fara kan uppstå för ledningarna skall fastighetsägaren i god tid anmäla detta till servitutshavaren.	
ERSÄTTNING	För markupplåtelsen enligt detta avtal utgår ingen ersättning.	
SKADA	För skada, som kan orsakas fastigheten vid tillsyn, reparation och underhåll av ledningarna skall servitutshavaren lämna fastighetsägaren skälig ersättning efter värdering i varje särskilt fall. Kan inte en överenskommelse träffas skall frågan avgöras av allmän domstol.	
INSKRIVNING	Servitutshavaren har rätt att på sin bekostnad inskriva detta avtal i Värnamo Forsheda 5:135 till förmån för servitutshavarens fastighet Värnamo Forsheda 5:108. Detta avtal har upprättats i två likalydande exemplar av vilka parterna tagit var sitt.	
PARTERNAS UNDERSKRIFT	Värnamo 2021- För Värnamo kommun	Forsheda 2021- För Delex Teknik AB
	_____ Exploateringsingenjörens Db nr /21	_____ Erik Forsberg VD, styrelseledamot

Köpekontrakt gällande försäljning del av Västhorja 12:1

Ärendebeskrivning

Förevarande köpekontrakt avser försäljning av en verksamhetstomt på ca 11 130 kvadratmeter att avstyckas från Västhorja 12:1 inom kvarteret Minken, beläget norr om korsningen mellan Gröndalsleden och länsväg 151. Köpare är Boman Group Fastighet 1 AB med säte i Värnamo.

För området finns en detaljplan från år 2004 som möjliggör för handel-, industri och lagerändamål. Vidare försäljning av tomter norr om förevarande försäljning kan ske efter att VA-ledningar byggs ut inom kvartersmarken längs med länsväg 151. Området som överläts till Boman kan försörjas direkt från Gröndalsleden.

Kommunen kan fram till den 31 december 2021 tillgodogöra sig matjorden inom fastigheten.

I övrigt följer köpeavtalet gängse skrivningar. Köpeskillingen följer taxan för verksamhetsmark i exponeringsläge mot länsväg 151 och köpet villkoras av att grundläggning för huvudbyggnad måste påbörjas inom 24 månader.

**Beslutsförslag**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

att godkänna förevarande köpekontrakt med Boman Group
Fastighet 1 AB avseende ett 11 130 kvm stort område av
fastigheten Västhorja 12:1 till en köpeskilling av 1 892 000 kronor.

Lars Magnusson
Exploateringschef

Ulf Svensson
Kommundirektör

KÖPEKONTRAKT

PARTER

Värnamo kommun, genom Kommunstyrelsen,
331 83 VÄRNAMO
Organisationsnummer: 212000-0555
nedan kallad kommunen

Boman Group Fastighet 1 AB
Box 112
331 21 VÄRNAMO
Organisationsnummer: 559321-3985
nedan kallad bolaget.

1. MARK SOM ÖVERLÅTS

Kommunen överlåter härmed till bolaget en tomt på ca 11 130 m² att avstyckas från fastigheten Västhorja 12:1 inom kvarteret Minken.

Det markområde som överlåts är markerat på bilaga 1, och kallas nedan fastigheten.

2. TILLTRÄDE

Bolaget tillträder fastigheten i samband med att hela köpeskillingen erlagts och upprättat köpebrev undertecknats av båda parter samt i övrigt vad som sägs under punkt 4, nedan benämnd tillträdesdagen.

3. KÖPESKILLING

Enmiljonåttahundranittiotvåusen /1 892 000 :-/ kronor
avseende ersättning för överlåten mark.

4. KÖPESKILLINGENS ERLÄGGANDE

a) Etthundraåttioniotusentvåhundra /189 200 :-/ kronor
= 10 % av köpeskillingen, erläggs som handpenning i samband med detta köpekontrakts undertecknande.

b) Resterande belopp
enmiljonsjuhundratvåusenåttahundra 1 702 800:-/ kronor

erläggs då grundläggningsarbeten för huvudbyggnad påbörjats. Om ersättningen inte kommit kommunen tillhanda senast 30 dagar efter, på fakturan angiven betalningsdag, debiteras dröjsmålsränta enligt 6§ räntelagen.

5. KÖPEBREV

Köpebrev utfärdas då köpeskillingen och ersättningen för anläggningsarbeten till fullo erlagts samt nedan angivna förutsättningar uppfyllts.

6. PANTRÄTT,
NYTTJANDERÄTT
SERVITUT
- Fastigheten överläts fritt från penninginteckningar, nyttjanderätter och servitut förutom följande.
- Servitut för kommunala VA-ledningar kommer att upplåtas inom fastigheten, dels inom detaljplanens u-område längs med gränsen mot länsväg 151, dels inom ett trettio meter långt och tre meter brett område längs med gränsen mot Gröndalsleden räknat från fastighetens sydligaste hörn.
- Kommunen äger rätt att fram till den 31 december 2021 tillgodogöra sig matjorden inom fastigheten. I det fall bolaget vill påbörja markarbeten som kräver att matjord först tas bort, måste bolaget inhämta särskilt skriftligt medgivande från kommunen.
7. FASTIGHETS-
BILDNING,
LAGFART
- Kostnad för lagfart och fastighetsbildningsförrättning betalas av bolaget.
8. VA-AVGIFT
- För anslutning till kommunens vatten- och avloppsnät ska bolaget betala i enlighet med den taxa som gäller på tillträdesdagen.
9. INFART
- Infart från kommunens väg (Gröndalsleden) till fastigheten anläggs och bekostas av bolaget efter det att kommunen har godkänt bygghandlingar för åtgärden.
10. DETALJPLAN
- För fastigheten gäller detaljplan nr F 323 med laga kraft datum 2004-12-30. Det åligger bolaget att informera sig om gällande planbestämmelser i enlighet med detaljplanen, bilaga 2.
11. UNDERSÖKNING
OCH
FRISKRIVNING
- Fastigheten överläts i befintligt skick med förbehåll att matjorden får forslas bort av kommunen, se punkt 6 ovan. Kommunen känner i dagsläget inte till några fel, hinder eller andra förutsättningar vad gäller fastigheten utöver vad som framgår av detta avtal eller gällande detaljplan.
- Bolaget är medveten om att fastigheten i övrigt kan vara behäftade med så kallade dolda fel och därmed avvika från vad bolaget med fog kan förutsätta. Bolaget är medveten om sin undersökningsplikt och bekräftar att denne har beretts och även utnyttjat tillfället att bilda sig en fullständig uppfattning om fastighetens skick samt även inför undertecknandet av detta avtal låtit besiktiga mark och vad därtill enligt lag hör samt skaffat sig kännedom om de för fastigheten gällande plan- och byggnadsbestämmelserna, bygglov, etc. Bolaget godtar fastighetens skick, markförutsättningar och användningsmöjligheter sådana de är och avstår med bindande verkan från alla anspråk mot kommunen på grund av faktiska fel, rådighetsfel, rättsliga fel eller andra fel och brister, inklusive så kallade dolda fel, av vad slag de vara må.

12. FÖRDELNING
AV UTGIFTER
OCH INKOMSTER
- Räntor, skatter och andra utgifter för fastigheten ska betalas av kommunen i den mån de belöper på och avser tiden före tillträdesdagen och för tiden därefter av bolaget. Motsvarande ska gälla beträffande inkomster från fastigheten. I det fall verksamheten påbörjas på fastigheten före tillträdesdagen är det bolagets ansvar att hålla fastigheten försäkrad till fullt värde, i annat fall åligger det kommunen att fram till tillträdesdagen ha fastigheten försäkrad till fullt värde. Från tillträdesdagen gäller motsvarande för bolaget.
13. UTFORMNING
AV MARK OCH
BYGGNADER
- Bolaget har gjorts uppmärksam på att stor vikt bör läggas på en genomtänkt och estetiskt tilltalande gestaltning av byggnader och mark på fastigheten. Bolaget ska beakta att fastigheten bidrar till hur den nordvästra infarten till Värnamo stad i sin helhet upplevs, vilken bör upplevas attraktiv och inbjudande.
14. TILLSTÅND
- Det åligger bolaget att ansöka om och bekosta bygglov, planavgift och övriga erforderliga tillstånd och erinras om skyldigheten att erlägga avgifter i enlighet med gällande taxor.
15. ÖVRIGA
ÖVERENS-
KOMMELSER
- Samtliga överenskommelser, utfästelser och uppgifter av betydelse för parterna rörande överlåtelse av fastigheten har intagits i detta köpekontrakt. Alla överenskommelser efter undertecknande av detta kontrakt ska vara skriftliga för att gälla.
16. ÖVERLÅTELSE
- Bolaget äger ej rätt att utan kommunens skriftliga godkännande överlåta eller transportera detta köpeavtal.
17. FÖRUTSÄTT-
NINGAR
- Har inte grunden för byggnad, vars byggnadsarea är minst 1 113 kvadratmeter (20% av fastighetens byggrätt), påbörjats inom 24 månader efter detta avtals godkännande och undertecknande, upphör kontraktet omedelbart att gälla. Erlagd handpenning tillfaller då kommunen.
- Detta avtal gäller endast under förutsättning av att det godkänts av Värnamo kommun. I annat fall är kontraktet till alla delar förfallet, utan rätt till ersättning för någondera parten.
18. TVISTER
- Eventuell tvist rörande tolkningen av detta avtal ska avgöras av allmän domstol.

19. ÖVRIGT

I övrigt gäller vad i 4 kap jordabalken eller eljest i lag stadgas om köp av fast egendom.

Detta köpekontrakt har upprättats i två likalydande exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

Värnamo 2021-... -...
För Värnamo kommun

Bevittnas:

KOMMUNENS
UNDERSKRIFT

Mikael Karlsson
Ordförande, kommunstyrelsen

Lars Magnusson
Exploateringschef

Värnamo 2021-...-...
För Boman Group Fastighet 1 AB

Bevittnas:

BOLAGETS
UNDERSKRIFT

Tommy Boman
VD, styrelseledamot

Bilagor: Karta på fastigheten, bilaga1.
Gällande detaljplan, bilaga 2.

Signatur: Parterna har, genom sina signaturer på tillhörande bilagor,
tagit del av och godkänt innehållet.



PLANKARTA

PLANBESTÄMMELSER

Inom områden med nedanstående beteckning är endast angiven användning och utformning tillåten. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen hela planområdet.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Linje ritad 3 m utanför planområdets gränser
- Användningsgränns
- - - - - Egenkapsgränns
- Utgående användnings- och egenkapsgränns

ANVÄNDNING AV ALLMÄNNA PLATSER

- INFART Infartstrafik
- HUVUDGATA Trafik mellan områden
- LOKALGATA Lokalttrafik
- NATUR Naturmark

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

- H Handel
- U Industri
- L Lager

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

Infart In- och utfart för anordnas över området

UTNYTTJANDEGRAD

- e00 Största byggnadsarea i procent av fastighetsarea.
- e35-50 Största byggnadsarea i procent av fastighetsarea.
- <5000 kvm tomtyta = 35%
- 5000-10000 kvm tomtyta = 40%
- >10000 kvm tomtyta = 50%

BEGRÄNSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

- n Marken får inte bebyggas.
- n1 Marken skall hållas planterad och får ej användas för upplag eller parkering.
- n2 Marken får ej användas för upplag eller parkering.
- Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar.

MARKENS ANORDNANDE

Z In- och utfart för anordnas över området.

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

12 Högst byggnadshöjd i meter

STÖRNINGSKYDD

- m1 Verksamheten får inte vara farlig eller störande för omgivningen. Buller från verksamheten (inkl transporter) begränsas så att detta ej ger upphov till högre ljudnivå vid kvartersgräns än:

Dagtid	kl 07.00-18.00	50 dBA ekvivalent ljudnivå
Kvällstid	kl 18.00-22.00	45 dBA
Sömn- och helgdagar	kl 07.00-18.00	45 dBA
Natttid	kl 22.00-07.00	40 dBA
Natttid	kl 22.00-07.00	55 dBA momentan ljudnivå
- m2 Verksamheten skall anordnas så att besvärande ljus inte når bostäderna.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetiden slutar tio år efter det att planen har vunnit laga kraft.

GRUNDKARTA

- Gällande användnings- och egenkapsgränns
- Traktgränns
- Fastighetsgränns
- Servitutsgränns
- Traktnamn
- Block- och enhetsnummer
- Kvarteretsnamn
- Tomtnummer
- Gatunamn
- Storgatan
- Befintliga byggnader (husliv)
- Jordkällare
- Fornlämning
- Markkonturer
- Staket
- Häck
- Stödmur
- Mur
- Järnvägsspår
- Silant
- Diå
- Strandlinje
- Ledning
- Teleledning i jord
- Lyktstolpe
- Träd
- Polygonpunkt
- Höjdpunkt
- Rutningspunkt
- Befintlig markhöjd
- Nivåkurvor

Grundkartan upprättad genom utdrag ur Värnamo kommuns primärkartverk upprättat åren 1961-2004, standard 2. Värnamo koordinatsystem, nollplan RH70 +0.379 m. Fastighetsredovisningen aktuell 2004-06-07. Värnamo kommuns miljö- och stadsbyggnadskontor

Ulf Östberg
mättningschef

ANTAGANDEHANDLING

Värnamo kommun

Detaljplan för

VÄSTHORJA 12:1 M FL

i Värnamo stad

Upprättad i mars 2004, reviderad i juli 2004

Miljö- och stadsbyggnadskontoret

Planavdelningen

Antagen av KF 2004-11-25

Laga kraft: 2004-12-30

Skala 1:1000

10 0 10 20 30 40 50 100 m

Köpekontrakt berörande del av Horda 7:2 och Horda 12:1 (Hordakrysset)

Ärendebeskrivning

Horda 7:2 köptes av Värnamo kommun år 2006. Fastigheten var då bebyggd och tidigare har en möbelaffär/-fabrik funnits på platsen. Fastigheten ligger vid riksväg 27 och söder om Parkvägen, infartsvägen till Horda. Sedan ett antal år tillbaka finns här en pendlerparkering där kommun och vägförening har samarbetat med gestaltningen.

Företaget Millway AB, som har sitt säte i Horda och sysslar med motorsport, vill köpa denna fastighet och bebygga den med en visningslokal. Företaget är väl införstådd i att området utgör en entré till hela samhället och att det därför är viktigt att det upplevs välskött och välkomnande.

Då hela fastigheten inte utgör verksamhetsmark enligt gällande detaljplan försäljs inte hela fastigheten, i stället sker ett markbyte med Horda 12:1. Samråd har hållits med Horda vägförening om gränsdragningen mellan pendlerparkeringen och den del som försäljs.

Föreliggande köpekontrakt är upprättat på sedvanligt sätt där köpeskillingen följer industrimarkstaxan och villkor för köpets slutförande är att grundläggning av byggnad ska ske inom 24 månader.

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

att godkänna upprättat köpeavtal med Millway AB avseende cirka 8 500 kvadratmeter verksamhetsmark från fastigheterna Horda 7:2 och Horda 12:1 till en köpeskillning om 552 500 kronor.

Peter Ringberg
Exploateringsingenjör

Ulf Svensson
Kommundirektör

KÖPEKONTRAKT

PARTER

Värnamo kommun, genom Kommunstyrelsen,
331 83 Värnamo
Organisationsnummer: 212000-0555
nedan kallad kommunen

Millway AB
Kaprifolvägen 7
331 79 Horda
Organisationsnummer: 556998-4304
nedan kallad bolaget

1. MARK SOM ÖVERLÅTS

Kommunen överlåter härmed till bolaget ett markområde om totalt ca 8600 kvm som markerats på bilaga 1, nedan kallat fastigheten.

Fastigheten utgör ca 6 646 kvm av Värnamo Horda 7:2 samt 1 852 kvm av Värnamo Horda 12:1, d.v.s. sammantaget ca 8 498 kvm. Marköverföring genom fastighetsreglering ska ske så att Horda 7:2 kommer att utgöra fastigheten.

Parterna förbinder sig att tåla viss justering/jämkning av fastighetens gräns mot pendlarparkeringen och att den slutliga arealen kan skilja något från denna uppgift utan att köpeskillingen påverkas.

2. TILLTRÄDE

Bolaget tillträder fastigheten i samband med att hela köpeskillingen erlagts och upprättat köpebrev undertecknats av båda parter samt i övrigt vad som sägs under punkt 4, nedan benämnd tillträdesdagen.

3. KÖPESKILLING

Bolaget erlägger till kommunen kontant på tillträdesdagen

Femhundrafemtiofemhundra /552 500:-/ kronor

utgörande ersättning för mark. Om köpeskillingen ej kommit kommunen tillhanda senast på tillträdesdagen debiteras dröjsmålsränta enligt räntelagen.

4. KÖPESKILLINGENS ERLÄGGANDE

a) Femtiofemtusentvåhundrafemtio /55 250:-/ kronor
= 10 % av köpeskillingen erläggs som handpenning i samband med detta köpekontrakts undertecknande.

b) Resterande belopp
Fyrhundranittiosjutusensjuhundrafemtio /497 750:-/ kronor

erläggs då grundläggningsarbeten för huvudbyggnad påbörjats. Om ersättningen inte kommit kommunen tillhanda senast 30 dagar efter, på fakturan angiven betalningsdag, debiteras dröjsmålsränta enligt räntelagen.

5. KÖPEBREV
Köpebrev utfärdas då ersättningen till fullo erlagts samt nedan angivna förutsättningar uppfyllts.
6. PANTRÄTT,
NYTTJANDERÄTT
SERVITUT
Sju obelånade pantbrev om totalt 790 000 kronor finns intecknade i fastigheten. Dessa överlämnas till köparen i samband med att köpebrev utväxlas.

Fastigheten överläts fri från andra inteckningar och övriga nyttjanderätter förutom följande:

Servitut för kraftledning (E.On, inskrivet i både Horda 7:2 och Horda 12:1 år 1976).

Jakträttsavtal från år 2010 (Bengt Hilding) vilket kommer att sägas upp från och med 2022-07-01.
7. FASTIGHETS-
BILDNING,
LAGFART
Kostnad för lagfart och erforderlig lantmäteriförrättning betalas av bolaget. Kommunen ska upprätta och biträda ansökan om lantmäteriförrättning.
8. SKOG
Befintlig avverkningsbar skog ingår inte i köpet. Denna ska kommunen avverka senast tre månader efter det att köparen anmodat kommunen att göra detta, i annat fall tillfaller skogen bolaget.
9. VA-AVGIF
Anslutning till kommunens vatten- och avloppsnät har funnits för Horda 7:2 sedan tidigare och betalning får därför anses vara erlagd vad gäller fastigheten. I det fall byggnad uppförs med en lokalyta som överstiger 1 400 kvm ska bolaget betala avgift för den tillkommande lokalytan enligt den taxa som gäller när slutbesked för bygglov för byggnaden ges.
10. DETALJPLAN
För fastigheten gäller detaljplan nr Fl_060, byggnadsplan över Horda samhälle, fastställd den 28 juni 1974. Det åligger bolaget att informera sig om gällande planbestämmelser i enlighet med detaljplanen, bilaga 2.
11. UNDERSÖKNING
OCH FRISKRIVNING
Fastigheten överläts i befintligt skick. Delar av fastigheten har tidigare varit bebyggda. Köparen är i övrigt medveten om att fastigheten kan vara behäftad med så kallade dolda fel och därmed avvika från vad köparen med fog kan förutsätta. Köparen är medveten om sin undersökningsplikt och bekräftar att denne har beretts och även utnyttjat tillfället att bilda sig en fullständig uppfattning om fastighetens skick samt även inför undertecknandet av detta avtal låtit besiktiga mark och vad därtill enligt lag hör samt skaffat sig kännedom om de för fastigheten gällande plan- och byggnadsbestämmelserna, bygglov, etc. Köparen godtar fastighetens skick och användningsmöjligheter sådana de är och avstår med bindande verkan från alla anspråk mot säljaren på grund av faktiska fel, rådighetsfel, rättsliga fel eller andra fel och brister, inklusive så kallade dolda fel, av vad slag de vara må.

12. FÖRDELNING
AV UTGIFTER
OCH INKOMSTER
- Räntor, skatter och andra utgifter för fastigheten skall betalas av kommunen i den mån de belöper på och avser tiden före tillträdesdagen och för tiden därefter av bolaget. Motsvarande skall gälla beträffande inkomster från fastigheten. I det fall verksamheten påbörjas på fastigheten före tillträdesdagen är det bolagets ansvar att hålla fastigheten försäkrad till fullt värde, i annat fall åligger det kommunen att fram till tillträdesdagen ha fastigheten försäkrad till fullt värde. Från tillträdesdagen gäller motsvarande för bolaget.
13. UTFORMNING
AV MARK OCH
BYGGNADER
- Med hänsyn till områdets exponeringsläge mot väg 27 och entréläge till Horda samhälle samt pendlarparkeringen har bolaget gjorts uppmärksam på att hela fastigheten med byggnader ska hållas i ett vårdat skick så att hela området upplevs attraktivt för förbipasserande.
14. TILLSTÅND
- Det åligger bolaget att ansöka om och bekosta bygglov, planavgift och övriga erforderliga tillstånd och erinras om skyldigheten att erlagga avgifter i enlighet med gällande taxor.
15. ÖVRIGA
ÖVERENS-
KOMMELSER
- Samtliga överenskommelser, utfästelser och uppgifter av betydelse för parterna rörande överlåtelse av fastigheten har intagits i detta köpekontrakt. Alla överenskommelser efter undertecknande av detta kontrakt skall vara skriftliga för att gälla.
16. ÖVERLÅTELSE-
FÖRBUD
- Bolaget äger ej rätt att utan kommunens skriftliga godkännande överlåta eller transportera detta köpeavtal.
17. FÖRUTSÄTT-
NINGAR
- Har inte grunden för huvudbyggnad med en byggnadsarea om minst ca 560 kvm (20 % av byggrätten) påbörjats inom två år efter detta avtals godkännande och undertecknande, upphör kontraktet omedelbart att gälla. Erlagd handpenning tillfaller då kommunen.
- Detta avtal gäller endast under förutsättning av att det godkänns av Värnamo kommun. I annat fall är kontraktet till alla delar förfallet, utan rätt till ersättning för någondera parten.
18. TVISTER
- Eventuell tvist rörande tolkningen av detta avtal skall avgöras av allmän domstol.

19. ÖVRIGT

I övrigt gäller vad i 4 kap jordabalken eller eljest i lag stadgas om köp av fast egendom.

Detta köpekontrakt har upprättats i två likalydande exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

Värnamo den _____
För Värnamo kommun

Horda den _____
För Millway AB

PARTERNAS
UNDERSKRIFT

Mikael Karlsson
Ordförande, kommunstyrelsen

Samuel Lindkvist
Styrelseledamot

Lars Magnusson
Exploateringschef

Emma Lindkvist
Styrelsesuppleant

Bevittnas:

Bevittnas:

Bilagor: Karta på fastigheten, bilaga 1.
Gällande detaljplan, bilaga 2.

Signatur: Parterna har, genom sina signaturer på tillhörande bilagor,
tagit del av och godkänt innehållet.



 Del av Horda 7:2 och Horda 12:1
som överläts, "fastigheten"

Aktualitet på bakgrundskartor:
Ortofoto från år 2019
Fastighetsgränser (gula) juli 2021
Plangränser (svarta) juli 2021

0 12,5 25 37,5 50m

Datum: 2021-07-02

BETECKNINGAR

BYGGNADSPLANEKARTAN

- LINJE BEGRÄNS 3 M UTANFÖR DET OMÅRDE FÖRSLAGET AVSER
- BYGGNADSMARKS- ELLER ANNAN OMÅRDESGRÄNS
- BESTÄMMELSEGRÄNS
- GRÄNSLINJER EJ AVSEDA ATT FASTSTÄLLAS
- FÖRBUD MOT UTFART MED STANGSELSKYDDIGHE

128

ALLMÄN PLATS

- VÄGMARK
- PARK ELLER PLANTERING

BYGGNADSMARK

- | | |
|----|---|
| A | OMRÅDE FÖR ALLMÄNT ÄNDAMÅL |
| B | OMRÅDE FÖR BOSTADSÄNDAMÅL |
| BH | OMRÅDE FÖR BOSTADS- OCH HANDELSÄNDAMÅL |
| BF | OMRÅDE FÖR BOSTADSÄNDAMÅL FRISTÄENDE HUS |
| BF | OMRÅDE FÖR BOSTADS- OCH SMÅINDUSTRIÄNDAMÅL FRISTÄENDE HUS |
| C | OMRÅDE FÖR SAMLINGSLOKALER |
| D | OMRÅDE FÖR VÄRDHUS |
| Gm | OMRÅDE FÖR GARAGE- OCH MOTORSERVICEÄNDAMÅL |
| J | OMRÅDE FÖR INDUSTRIÄNDAMÅL |
| Jm | OMRÅDE FÖR SMÅINDUSTRIÄNDAMÅL |

SPECIALOMRÅDEN

- | | |
|----|-----------------------------|
| Tj | OMRÅDE FÖR JÄRNVÄGSÄNDAMÅL |
| Rt | OMRÅDE FÖR FÖRHÄLLNINGSPARK |
| Es | TRANSFORMATORSTATION |

ÖVRIGA BETECKNINGAR

- MARK SOM IKKE FÅR BEBYGGAS
- MARK FÖR UTHUS O. DYL.
- MARK TILLGÄNGLIG FÖR UNDERJORDSKA LEDNINGAR
- MARK TILLGÄNGLIG FÖR ALLMÄN VÄGTRAFIK
- ANTAL VÄNGBÄR
- BYGGNADSHÖJD

GRUNDKARTAN

- FASTIGHETSGRÄNS
- BEPÄNTIGA BYGGNADE
- JORDREGISTERNUMMER Å FASTIGHET
- 0:00
- STAKET
- HÄCK
- MUR
- STENMUR
- SLÄNT
- JÄRNVÄGSSPÅR MED VÄXEL
- ELEKTRISK HÖDSPÄNNINGSLINJE MED STÖD
- MARKKONTURER
- NIVÅKURVOR
- POLYGONPUNKT
- RUTNÄT
- TRÄD

GRUNDKARTAN UPPRÄTTAD GENOM UTDRAG UR VÄRNAME KOMMUNS PRIMÄRKARTVERK ÖVER HORDA SAMHÄLLE, STANDARDKASS II, VILKEN UPPRÄTTATS ÅR 1944 AV DISTRIKTLÄNDEMÄTARE H. WENBERG, KOMPLETTERAD AV VIAB ÅR 1970 OCH AV MÄTNINGSKONTORET 1972. KOORDINATSYSTEM LOKALT I PLAN OCH HÖJD. FASTIGHETSREDOVISNINGEN AKTUELL 1972-06-01.

VÄRNAME KOMMUNS MÄTNINGSKONTOR

Lena Rydqvist
INGVAR RYDQVIST
SVÄNDEHÖJD

Wladimir Salsapinsky

TILLHÖR KOMMUNFULLMÄKTIGES I VÄRNAME
BESLUT DEN 28 JUNI 1973 8 125; BETYSGAR
PÅ TJANSTENS VÄGNAR:

Karl-Olov Hansson
KARL-OLOV HANSSON
KANSALICHEF

*År 1974 den 28 juni blev det på denna karta
återigen förklarad till byggnadsplan fastställt
av kommunstyrelsen*

*Förklarad den 30 augusti 1974
Karl-Olov Hansson*

FÖRSLAG TILL BYGGNADSPLAN FÖR HORDA SAMHÄLLE, VÄRNAME KOMMUN

JÖNKÖPING I LÄNSARKITEKTKONTORET I MAJ 1971.
OLLE ERICSSON AINA BENJAMINSSON
LÄNSARKITEKT INGENJÖR

BEARBETAT OCH REVIDERAT AV STADSARKITEKTKONTORET I VÄRNAME KOMMUN
DEN 12 JUNI 1972 OCH DEN 27 MARS 1973

Leif Salomonsson
LEIF SALOMONSSON
STADSARKITEKT

Nils-Arne Jönsson
NILS-ARNE JÖNSSON
I.E. STADSPLANEINGJÖR

SKALA 1:2000

10 0 20 40 60 80 100 200 M

GRANKÄRR 1:1

FI 60

FI 60

Kommunledningsförvaltningen
Kommunkansli
Ulf Svensson, Kommundirektör
Telefon: +46703012199 (direkt)
E-post: ulf.svensson@varnamo.se

Föreningen Landeryds järnvägsmuseum

Angående vattentornet på bangården i Landeryd

Tack för ert brev den 26 juli med idén om en flytt av vattentornet på bangården i Värnamo till ert järnvägsmuseum i och vid lokstallarna i Landeryd.

Frågan kring vattentornets framtid hanteras av Trafikverket. Rivning eller flytt till någon alternativ plats är det som diskuteras. Ansvaret är Trafikverkets och från Värnamo kommuns sida finns ingen ambition att bidra ekonomiskt till en flytt.

Ert erbjudande om en alternativ plats för vattentornet skall därför i första hand riktas till Trafikverket.

Ulf Svensson
Kommundirektör



KOMMUNSTYRELSEN Värnamo	
2021-07-28	
Diariennr	Diarieplanbeteckn.

Kommunstyrelsen
Värnamo kommun
331 83 VÄRNAMO

Landeryd den 26 juli 2021

Angående vattentornet på bangården i Värnamo

Det har kommit till vår kännedom att Trafikverket åter anhållit om att få riva vattentornet på bangården i Värnamo. Därför vill Föreningen Landeryds Järnvägsmuseum (LJM) med detta brev på nytt framhålla möjligheten att flytta vattentornet till vårt järnvägsmuseum i och vid lokstallet i Landeryd, en gång betydande lokstation längs Halmstad-Nässjö Järnvägar (HNJ). Det tidigare vattentornet i Landeryd revs under 1980-talet och ett återuppförande av Värnamo-tornet i Landeryd skulle påtagligt berika den i övrigt välbevarade järnvägshistoriska miljön där, präglad av HNJ.

Landeryds stationshus, godsmagasin och dressinbod är sedan år 2018 statligt byggnadsminne. Från länsstyrelsen i Region Halland har visats intresse för att även byggnadsminneförklara lokstallet med dess spårområde och vändskiva – basen för vår förenings museiverksamhet inrymmande de årliga TÅGDAGARNA I LANDERYD som lockar tusentals besökare/resenärer.

Vi är medvetna om att en flytt av vattentornet i Värnamo till Landeryd är ett tekniskt omfattande projekt som förutsätter ekonomiskt stöd, bland annat från antikvariska myndigheter. Men detta alternativ framstår i våra ögon som mer attraktivt än en flytt av tornet till ny plats i Värnamo – vilken i stort torde medföra samma kostnad som en flytt till Landeryd – och givetvis vida bättre än en slutgiltig rivning. En flytt av tornet till Landeryd innebär också att dess framtida underhållskostnader inte kommer att belasta Värnamo kommun.

Från Trafikverket har i samband med tidigare kontakter i ärendet indikerats att verket skulle kunna bidra till ett flyttprojekt med ett belopp motsvarande kostnaden för en rivning av tornet.

Det viktigaste är dock att vattentornet i Värnamo bevaras för framtiden, det vill säga att en slutgiltig rivning undviks. Skulle ärendets gång ändå sluta med ett beslut om en sådan, är vår förening intresserad av att efter en försiktig rivning erbjudas möjlighet att tillvarata tornets byggnadsmaterial.

Med förhoppningen att en flytt av vattentornet till Landeryd ses som ett intressant alternativ samt att vår förening får en respons på detta brev (kopia har skickats till Trafikverket)

Per-Yngve Bengtsson

Ordförande i Föreningen Landeryds Järnvägsmuseum (www.landeryd.info)
pbengtsson6@gmail.com/073-318 47 53

Fastigheten Värnamo Herrgården 6

Ärendebeskrivning

Skrivelse har inkommit till kommunen från fastighetsägarna till Herrgården 7–19 och diarieförts som TU2021.244

Fastighetsägarna uttrycker en önskan om att kommunen tar över fastigheten Herrgården 6 som idag ägs av Roger Axelsson byggkonsult AB. Ett övertagande skulle medföra att kommunen övertar ansvar för drift och underhåll av gator, vatten- och avloppsledningar, grönytor samt miljöhus.

I gällande detaljplan är fastigheten utlagd som kvartersmark för bostadsändamål. Fastigheten är punktprickad vilket betyder att marken utöver aktuellt miljöhus inte får förses med byggnader. Fastigheten utgör inte allmän platsmark, för vilken kommunen i regel är huvudman.

I detaljplanens genomförandebeskrivning sägs att planerad kvartersmark ska styckas av till egna fastigheter inom denna del av kvarteret Herrgården samt att drift och skötsel av gator och miljöhus inom kvartersmark ska hanteras i en gemensamhetsanläggning med samtliga berörda fastigheter inom kv. Herrgården som delägare.

I exploateringsavtal upprättat mellan exploatören för berörda fastigheter och kommunen står det bland annat att: *"Exploatören ska för försäljning avstycka bostadsfastigheter samt inom sitt kvarter bilda en gemensamhetsanläggning för vatten, avlopp, dagvatten, vägar, grönytor, sophus m m."*

Det har utifrån ovanstående aldrig varit någon avsikt att kommunen ska ta över denna del av den privata kvartersmarken som heller inte utgör någon allmän platsmark. Respektive fastighet inom kvarteret Herrgården är fastighetsbildad och försåld utifrån givna planförutsättningar d v s att fastigheten Herrgården 6 ska hanteras av en gemensamhetsanläggning med ett gemensamt ansvar för berörda fastigheter.

Kommunledningsförvaltningen

Kommunstyrelsen

Dnr: KS.

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

att inte tillmötesgå önskan från fastighetsägarna till fastigheterna Herrgården 7–19 om att ta över fastigheten Herrgården 6 och därmed överta ansvar för drift och underhåll av gator, interna vatten- och avloppsledningar, grönytor samt miljöhus inom kvarteret.

Lars Magnusson
Exploateringschef

Ulf Svensson
Kommundirektör

Till Värnamo kommun

Sändlista:

Mikael Karlsson, kommunalråd

Hans-Göran Johansson, fd kommunalråd

Gottlib Granberg, kommunalråd

Stefan Widerberg, ordförande samhällsbyggnadsnämnden

Håkan Johansson, fd ordförande byggnadsnämnden

Lars Magnusson, marknadschef

Frida Fälth, detaljplanssamordnare

Jan-Ove Sjödel, fd teknisk chef VA

Johan Virdung, teknisk chef VA

Jan Larsson, fd tekniska kontoret

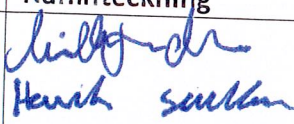
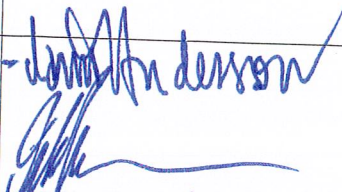
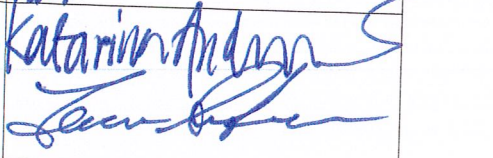
Fastigheten Herrgården 6, Värnamo kommun

Vi fastighetsägare på fastigheterna Herrgården 7 - 19 i Värnamo kommun, önskar inte att ta över fastigheten Herrgården 6.

Vi önskar härmed att kommunen tar över och förvaltar nämnd fastighet från nuvarande ägare.

Därmed kommer vi fastighetsägare för Herrgården 7 - 19, inte att behöva bilda en samfällighetsförening för att ansvara för drift och skötsel av fastigheten Herrgården 6. Därmed kommer vi få samma förutsättningar som övriga fastighetsägare på Herrgårdsvägen.

Värnamo 2021-06-15

Fastighet	Ägare	Namnsteckning
Herrgården 7	Marielle Sundler Henrik Sundler	
Herrgården 8	Carin Andersson Hans Andersson	
Herrgården 9	Katarina Andersson Joacim Andersson	

Herrgården 10	Rode Lindahl Ivar Lindahl	Rode Lindahl Ivar Lindahl
Herrgården 11	Gun Tedenstad Jonas Tedenstad	Gun Tedenstad Jonas Tedenstad
Herrgården 12	Annika Lejon	Annika Lejon
Herrgården 13	Frida Pettersson Persson Andreas Svensson	Andreas Svensson Frida Pettersson Persson
Herrgården 14	Ulf Lindberg	Ulf Lindberg
Herrgården 15	Ann-Christine Lindblom Mats Lindblom	Ann-Christine Lindblom Mats Lindblom
Herrgården 16	Lena Tillman	Lena Tillman
Herrgården 17	Ingela Ingelsten Roger Ingelsten	Ingela Ingelsten Roger Ingelsten
Herrgården 18	Agneta Sten Egon Sten	Agneta Sten Egon Sten
Herrgården 19	Cecilia Ferm Lars Ferm	Cecilia Ferm Lars Ferm

Utredning av framtida administration av stiftelser

Ärendebeskrivning

Undertecknad har gjort en kartläggning av kommunens hantering av funktionärsval och årsredovisningar inklusive frågan om ansvarsfrihet när det gäller de stiftelser som kommunen lämnar större årliga driftsbidrag till och/eller är stiftare.

Kartläggningen visar att hanteringen i huvudsak sker på ett korrekt sätt och i enlighet med stiftelsernas stadgar/urkund. Det finns dock några justeringar som behöver göras i framtiden, t ex att frågan om prövning av ansvarsfrihet för styrelsen inte ska ske av kommunfullmäktige. Det är i dessa fall lämpligt att kommunfullmäktige ändå får del av årsredovisningen i form av ett informationsärende.

Undertecknad föreslår att de förändringar som behöver ske genomförs i samband med hanteringen av årsredovisningarna för 2021 och i samband med de val av funktionärer som förrättas inför nästa mandatperiod.

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

att beakta slutsatserna i kartläggningen i samband med att årsredovisningarna för 2021 behandlas samt då val av funktionärer förrättas för kommande mandatperiod.

Kjell Fransson
Biträdande kommundirektör

Uppgifter för och relation med Värnamo kommun avseende vissa stiftelser

Stiftelsen Solgården, Bor

Hela styrelsen ska utses av kommunfullmäktige. Av de 9 ledamöterna ska 5 utses efter förslag från Bors Intresseförening, 1 från Näringsföreningen i Bor och 3 från Värnamo kommun (§ 4).

Nomineringen av personliga suppleanterna sker på samma sätt.

Fast egendom får inte avyttras utan kommunfullmäktiges medgivande (§ 11).

3 revisorer och 3 suppleanter utses senast 20 december inför varje nytt år av kommunfullmäktige. En nomineras av Värnamo kommun, en av Bors Intresseförening och en av Näringslivsföreningen i Bor (§ 13).

Värnamo kommun ska avgöra frågan om ansvarsfrihet för styrelsen (§ 15).

Stiftelsen får upplösas först efter godkännande av kommunfullmäktige i Värnamo kommun (§ 16).

Vid upplösning av stiftelsen ska tillgångar och skulder och övriga förpliktelser övergå till Värnamo kommun (§ 17). Enligt gåvobrev ska fastigheten Vika 2:1 då återgå till kommunen.

Nuvarande hantering:

Beslut om ansvarsfrihet fattas av kommunfullmäktige, senast 2020-09-24, § 147

Val av 3 ledamöter och 3 ersättare för tiden 2019-2022, kommunfullmäktige 2018-12-12, § 259.

Val av 1 revisor och 1 ersättare för tiden 2019-2022, kommunfullmäktige 2018-12-12, § 259.

Slutsats:

Samtliga 9 ledamöter och 9 suppleanter ska utses av kommunfullmäktige, 6 ledamöter och 6 suppleanter efter förslag från föreningar enligt ovan. I nuläget utser kommunfullmäktige endast om de som nomineras av Värnamo kommun.

Samtliga 3 revisorer och 3 revisorssuppleanter ska utses av kommunfullmäktige. 1 revisor och en revisorssuppleant efter förslag från föreningar enligt ovan. I nuläget beslutas endast om de som nomineras av Värnamo kommun.

Stiftelsen Folkets Park i Värnamo

Hela styrelsen ska utses av kommunfullmäktige. Av de 7 ledamöterna ska 4 utses efter förslag från Föreningen Folkets Hus & Park u p a och 3 från Värnamo kommun. Suppleanter ska utses på motsvarande sätt (§ 4).

Medgivande från Värnamo kommun och Föreningen Folkets Hus & Park u p a för att tillsvidareanställa personal (§ 13).

Fast egendom får inte avyttras utan kommunfullmäktiges och Föreningen Folkets Hus & Park u p a medgivande (§ 14).

2 revisorer och 2 suppleanter utses senast 20 december inför varje år av kommunfullmäktige, En nomineras av Värnamo kommun, en av Föreningen Folkets Hus & Park u p a (§ 16).

Nuvarande hantering:

Beslut om ansvarsfrihet fattas av kommunfullmäktige, senast 2020-09-24, § 146

Val av 3 ledamöter och 3 ersättare för tiden 2019-2022, kommunfullmäktige 2018-12-12, § 256.

Val av 1 revisor och 1 ersättare för tiden 2019-2022, kommunfullmäktige 2018-12-12, § 256.

Val av 4 ledamöter och 4 ersättare för tiden 2019-2022 enligt förslag från Föreningen Folkets Hus & Park Värnamo, kommunfullmäktige 2018-12-12, § 256.

Val av 1 auktoriserad revisor och en auktoriserad revisorssuppleant för tiden 2019-2022 enligt förslag från Föreningen Folkets Hus & Park Värnamo, kommunfullmäktige 2018-12-12, § 256.

Slutsats:

Beslut om ansvarsfrihet för styrelsen fattas av kommunfullmäktige trots att det inte framgår av stadgarna att så ska ske. I stället borde årsredovisning och revisionsberättelse överlämnas till kommunfullmäktige för kännedom utan beslut (informationsärende).

Val av revisorer sker för 4 år. Enligt stadgarna ska val ske varje år senast 20 december.

Stiftelsen Forshedabadet, Forsheda

Hela styrelsen ska utses av kommunfullmäktige. Av de 7 ledamöterna ska 4 utses efter förslag från Forsheda Idrottsförening, Forsheda näringslivsförening samt lokalavdelning LRF och 3 från Värnamo kommun. Suppleanter ska utses på motsvarande sätt (§ 4).

Medgivande från Värnamo kommun (arbetsutskottet) för att tillsvidareanställa personal (§ 13).

Fast egendom får inte avyttras utan kommunfullmäktiges medgivande (§ 14).

2 revisorer och 2 suppleanter utses senast 20 december inför varje år av kommunfullmäktige, En nomineras av Värnamo kommun och en av Forsheda IF, Forshedaortens näringslivsförening och lokalavdelningen för LRF (§ 16).

Enligt upprättat överlåtelseavtal gäller följande:

- Utan kostnad upplåta plats i garage för kommunens snöskoter
- Årligen inlämna förslag till årsbudget, 5-årig verksamhetsplan och investeringsbudget.
- Upplåta badanläggningen för kommunen simskoleverksamhet
- Regler och öppettider ska föregås av samråd med fritidskontoret och godkännas av fritidsnämnden

Nuvarande hantering:

Beslut om ansvarsfrihet fattas av kommunfullmäktige, senast 2020-09-24, § 148

Val av 3 ledamöter och 3 ersättare för tiden 2019-2022, kommunfullmäktige 2018-12-12, § 257.

Val av 1 revisor och 1 ersättare för tiden 2019-2022, kommunfullmäktige 2018-12-12, § 257.

Val av 4 ledamöter och 4 ersättare för tiden **2018-2022** enligt förslag från Forsheda IF, Näringslivsföreningen i Forsheda och lokalavdelningen LRF, kommunfullmäktige 2018-12-12, § 257.

Val av 1 auktoriserad revisor och en auktoriserad revisorssuppleant 191212-221231, kommunfullmäktige 2019-12-12, § 254 (framgår inte om detta är på förslag från Forsheda IF, Näringslivsföreningen i Forsheda och lokalavdelningen LRF).

Slutsats:

Val av revisorer sker för 4 år. Enligt stadgarna ska val ske varje år senast 20 december.

Beslut om ansvarsfrihet för styrelsen fattas av kommunfullmäktige trots att det inte framgår av stadgarna att så ska ske. I stället borde årsredovisning och revisionsberättelse överlämnas till kommunfullmäktige för kännedom utan beslut (informationsärende).

Stiftelsen Åminne bruk, Åminne

Av styrelsens ledamöter utser kommunfullmäktige 1 ledamot och en personlig suppleant (§ 6). Mandatperiod samma som för kommunens styrelser och nämnder.

En revisor med suppleant utses av kommunfullmäktige. Mandatperiod samma som för kommunens styrelser och nämnder (§ 12).

Årsredovisning och revisionsberättelse ska senast 15 maj överlämnas till Värnamo kommun (§ 13).

Vid upplösning av stiftelsen ska tillgångar och skulder jämte övriga förpliktelse övergå till Värnamo om kommunfullmäktige så beslutar (§ 15).

Nuvarande hantering:

Beslut om ansvarsfrihet fattas av kommunfullmäktige, senast 2021-06-23, § 109

Val av 1 ledamöter och 1 ersättare för tiden 2019-2022, kommunfullmäktige 2018-12-12, § 261.

Val av 1 revisor och 1 ersättare för tiden 2019-2022, kommunfullmäktige 2018-12-12, § 261.

Val av 1 auktoriserad revisor och 1 auktoriserad revisorsersättare för tiden 190425-221231, kommunfullmäktige 2019-04-25, § 98.

Slutsats:

Val har skett av 2 revisorer med ersättare. Enligt stiftelseurkunden ska en revisor med ersättare utses.

Beslut om ansvarsfrihet för styrelsen fattas av kommunfullmäktige trots att det inte framgår av stadgarna att så ska ske. I stället borde årsredovisning och revisionsberättelse överlämnas till kommunfullmäktige för kännedom utan beslut (informationsärende).

Stiftelsen Borgenstugan, Värnamo

Hela styrelsen ska utses av kommunfullmäktige (7 ledamöter och 7 personliga suppleanter). Av styrelsens ledamöter och suppleanter ska fyra utses efter förslag från OK Stigen och Friluftsförbundets lokalavdelning i Värnamo.

Kommunfullmäktige utser ordförande och vice ordföranden bland de av föreningen föreslagna ledamöterna (§ 4)

Finansieringsplan avseende projekt avseende byggnation på fastigheter ska godkännas av kommunfullmäktige (§ 13).

Medgivande från Värnamo kommun (personalutskottet) för att anställa personal (§ 14).

Fast egendom får inte avyttras utan medgivande av kommunfullmäktige (§ 15)

Två revisorer och två suppleanter utses senast 20 december inför varje år av kommunfullmäktige. En på förslag från OK Stigen och Friluftsförbundets lokalavdelning i Värnamo (§ 17).

Revisionsberättelse med utlåtande avseende ansvarsfrihet ska lämnas till Värnamo kommun senast 15 maj. Värnamo kommun ska avgöra frågan om ansvarsfrihet för styrelsen (§ 19).

Stiftelsen får upplösas först efter medgivande från kommunfullmäktige i Värnamo kommun (§ 21).

Nuvarande hantering:

Beslut om ansvarsfrihet fattas av kommunfullmäktige, senast 2021-06-23, § 89

Val av 3 ledamöter och 3 ersättare för tiden 2019-2022, kommunfullmäktige 2018-12-12, § 255

Val av 1 revisor och 1 ersättare för tiden 2019-2022, kommunfullmäktige 2018-12-12, § 255

Val av 2 ledamöter och 2 ersättare för tiden 2019-2022 enligt förslag från OK stigen och Friluftsförbundet, kommunfullmäktige 2018-12-12, § 255

Val av ordförande, kommunfullmäktige 2018-12-12, § 255

Slutsats:

Val av vice ordförande ska, enligt stadgarna, ske av kommunfullmäktige. Detta har inte skett.

Kommunfullmäktige har 2020-02-27, § 23, gett sitt medgivande till att stiftelsen får sälja byggnaderna på Alandsrydsområdet.

Värnamo kommun har efter beslut av kommunstyrelsen 2020-08-25, § 303, av stiftelsen köpt byggnaden Borgensstugan. Köpeskilling 50 000 kronor med tillträdesdag 2020-12-01.

Kommunfullmäktige har fattat beslut (2021-06-23, § 89) att uppdra åt kommunledningsförvaltningen att i samarbete med stiftelsens styrelse vidta de åtgärder som behövs för att avregistrera stiftelsen.

Stiftelsen Smålands Konstarkiv, Värnamo

Till styrelsen utser Värnamo kommun 3 ledamöter och 3 suppleanter för en tid som motsvarar tiden för en mandatperiod vid allmänna val (§ 2).

Budgetförslag ska inlämnas till stiftarna (bl a Värnamo kommun) (§ 3).

Årsberättelse ska inlämnas till stiftarna årligen senast 31 mars (§ 3).

Medgivande från Värnamo kommuns personalutskott för att tillsvidareanställa personal (§ 4).

En revisor utses av Värnamo kommun och en av Jönköpings läns landsting. En av de två revisorerna ska vara auktoriserad (§ 5).

Värnamo kommun beslutar om ansvarsfrihet för styrelsens ledamöter efter hörande av övriga stiftare (§ 5).

Stiftelsen får upplösas först efter godkännande av stiftarna (bl a Värnamo kommun) (§ 8).

Vid upplösning av stiftelsen ska tillgångar och skulder överföras till Värnamo kommun på vissa villkor (se stadgarna § 8).

Nuvarande hantering:

Beslut om ansvarsfrihet fattas av kommunfullmäktige, senast 2020-09-24, § 143

Val av 3 ledamöter och 3 ersättare för tiden 2019-2022, kommunfullmäktige 2018-12-12, § 258

Slutsats:

Beslut av kommunfullmäktige att utse 1 revisor har inte fattats.

Beslut om ansvarsfrihet föregås inte av hörande av övriga stiftare.

Vallerstad gård – Mathilda Johansson i Ölmstad Norregård

Tidigare kommuner som numera ingår i Värnamo storkommun gör att testamentet berör även Värnamo kommun.

Två ledamöter i styrelsen samt två suppleanter ska gemensamt utses av ombud (ett ombud för varje socken som nämns i testamentet). Styrelsevalet ska ske vart femte år.

Två revisorer och två suppleanter ska utses årligen. En av dåvarande Reftele kommun (numera Gislaveds kommun) och en av Kärda kommun (numera Värnamo kommun).

Nuvarande hantering:

Beslut om 9 ombud för tiden 2019-2022, kommunfullmäktige 2018-12-12, § 260

Beslut om 1 revisor och en ersättare för tiden 2019-2022, kommunfullmäktige 2018-12-12, § 260

Slutsats:

Val av revisor och suppleant har skett för 4 år. Enligt testamentet ska detta ske årligen.

Bergwall fonder och stiftelse, Värnamo

Fonderna:

Gemensam styrelse för 4 fonder – kommunalborgmästaren ska ingå samt en ledamot som ska utses av stadsfullmäktige (testamente punkt 12).

Två revisorer för de fyra fonderna som ska utses av stadsfullmäktige (testamente punkt 12).

Fond nr 4 har, efter godkännande av Kammarkollegiet (permutation 861211), lagts in i Värnamo kommuns social samfond och därmed upphört.

Kommunalborgmästaren har, efter godkännande av Kammarkollegiet (permutation 861211), ersatts av kommunjuristen eller motsvarande befattningshavare hos Värnamo kommun.

Stiftelsen:

Styrelse för stiftelsen ska bestå av kommunalborgmästaren samt fyra ledamöter jämte fyra suppleanter. Två ledamöter jämte suppleanter ska utses av stadsfullmäktige i Värnamo. Styrelsen ska utses för fem år i sänder (testamente punkt 15).

Två revisorer för stiftelsen som ska utses av stadsfullmäktige (testamente punkt 15).

Nuvarande hantering:

Fonderna:

Val till Ernst och Klara Bergwalls minnesfond:

Val av 1 ledamöter och 1 ersättare för tiden 2019-2022, kommunfullmäktige 2018-12-12, § 264

Val av 2 revisor och 2 ersättare för tiden 2019-2022, kommunfullmäktige 2018-12-12, § 264

Fyllnadsval av en revisor 190829-221231, kommunfullmäktige 2019-08-29, § 173

Fyllnadsval av en revisor 191128-221231, kommunfullmäktige 2019-11-28, § 238

Stiftelsen:

Val till Ernst och Klara Bergwalls stiftelse:

Val av 2 ledamöter och 1 ersättare för tiden 2019-2022, kommunfullmäktige 2018-12-12, § 265

Val av 1 revisor utan ersättare för tiden 200130-221231, kommunfullmäktige 2020-01-30, § 13

Värnamo Energi har sagt upp lånerevers på 350 000 kronor. Beslut har fattat av styrelsen. Ränta ska betalas t o m 2021-12-31. Reversen förvaras i bankfack hos Handelsbanken i Värnamo.

Tidigare kommunjurist (Anna Thorén Starby) är kvar som ledamot i styrelsen och utsedd ordförande i stiftelsen. Hon administrerar fonderna och stiftelsen. Bokföring sköts av externt företag. Kostnaden för detta betalas av två av styrelseledamöterna. Några arvoden utgår inte längre.

Styrelsen för fonderna träffas inte längre med hänvisning till att avkastning är så låg att någon utdelning inte i nuläget är aktuell.

Slutsats:

Ersättare för revisorerna utses trots att testamentet inte föreskriver detta.

Val av ledamöter och revisorer sker för 4 år i sänder mot i testamentet föreskrivet 5 år i sänder.

Tidigare kommunjuristen behöver ersättas i styrelsen snarast. Det framgår inte av testamentet att kommunjuristen också ska vara ordförande i styrelsen. Det finns heller inget i testamentet som föreskriver att kommunjuristen ska administrera fonderna och/eller stiftelsen. Genom den ursprungliga accepten av kommunalborgmästaren och sedermera av kommunjuristen att åta sig uppdraget som ledamot i styrelsen bedömer undertecknad att det finns en viss skyldighet att uppehålla denna plats även i framtiden. Kommunjuristen kan möjligen, genom fullmakt, företrädas av annan tjänsteperson anställd av Värnamo kommun.

Frågan om hur administrationen ska hanteras får avgöras av styrelsen. Eventuell förändring av styrelsens sammansättning kan ske först efter att styrelsen ansökt om ändring av statuten (permutation).

Linnéa och Arvid Gustavssons stiftelse Moens gård

Stiftelsen har ingen koppling till Värnamo kommun, mer än att stiftelsens fastighet är belägen inom Värnamo kommun.

Värnamo kommun omnämns inte i stadgarna.

VÄRNAMO KOMMUN 2021-07-07

Kjell Fransson
Biträdande kommundirektör

Uppgifter för kommunfullmäktige – per uppgift**Utse styrelse**

- Stiftelsen Solgården i Bor
- Stiftelsen Folkets park i Värnamo
- Stiftelsen Forshedabadet
- Stiftelsen Åminne bruk (kommunfullmäktige utser 1 ledamot)
- Stiftelsen Borgenstugan
- Stiftelsen Smålands konstarkiv

Utse revisorer

- Stiftelsen Solgården i Bor
- Stiftelsen Folkets park i Värnamo
- Stiftelsen Forshedabadet
- Stiftelsen Åminne bruk (Stiftelsens första revisor utsågs av stiftarna. Efterträdare till denna utses av kommunfullmäktige.)
- Stiftelsen Borgenstugan
- Stiftelsen Smålands konstarkiv

Besluta om ansvarsfrihet för styrelsens ledamöter

- Stiftelsen Solgården i Bor
- Stiftelsen Borgenstugan
- Stiftelsen Smålands konstarkiv



Protokoll från sammanträde med Primärkommunalt samverkansorgan

§§ 22 -35

Tid: 2021-06-03 Kl 08.30 – 11.00

Plats: Digitalt möte

Närvarande:

Beslutande: Ann-Marie Nilsson, ordförande, Beata Allen, Anneli Hägg, Carina Johansson, Kristine Hästmark, Susanne Wahlström fr 09:45, Linda Danielsson, Stefan Gustafsson, Anna-Carin Magnusson, Kent Williamsson (tjänstgörande ersättare), Henrik Tvarnö, Mikael Karlsson

Föredragande: Ola Götesson

Sekreterare: Yvonne Lindén Andersson

Övriga närvarande: Rachel De Basso, Martin Nedergaard Hansen. Thomas Bäuml, Anneli Forsgren, Thomas Tryggvesson, Ninna Ekstrand

§ 22 Inledning

Ordföranden hälsade välkommen till dagens sammanträde.

§ 23 Justerare

Till att jämte ordföranden justera dagens protokoll Beata Allen .

§ 24 Fastställande av föredragningslistan

Föredragningslistan fastställdes enligt utsänt förslag med följande tillägg
Naturbruksgymnasiet och Biogas.

Protokoll från sammanträde med Primärkommunalt samverkansorgan

§§ 22 -35

Tid: 2021-06-03 Kl 08.30 – 11.00

§ 25 Förslag till handlingsplan angående den specialiserade palliativa vården i Jönköpings län

Beslut

Primärkommunalt samverkansorgan beslutar

att ge länets socialchefer i uppdrag att utreda konsekvenserna ur ett ekonomiskt perspektiv vid införande av handlingsplan angående den specialiserade palliativa vården i Jönköpings län.

Information

Primärkommunalt samverkansorgan och Nämnden för folkhälsa/sjukvård har gemensamt enats att genomföra en utredning om den specialiserade palliativa vården i Jönköpings län. Utredningen har genomförts av Maj Rom SKR. Efter genomförd utredning enades uppdragsgivarna om att arbeta vidare med de förbättringar som utredaren förslagit. Chefen för Kommunalt utveckling informerade om förslagen till beslut.

Regionråd Rachel De Basso informerade om nämnden för folkhälsa/sjukvårds satsningar och budgetprioriteringar inom den specialiserade palliativa vården.

Diskussion

Primärkommunalt samverkansorgan förde en diskussion kring vilka ekonomiska konsekvenser utredningens förslag till beslut skulle medföra för länets kommuner. Vikten av en god förankring av handlingsplanen i kommunerna betonades och behovet av en analys om vad förslagen i utredningen skulle innebära för länets kommuner lyftes. Primärkommunalt samverkansorgan förordade att ge länets socialchefer i uppdrag att utreda konsekvenserna av förslagen till beslut och återrapportera till PKS på sammanträdet den 9 september.



Protokoll från sammanträde med Primärkommunalt samverkansorgan

§§ 22 -35

Tid: 2021-06-03 Kl 08.30 – 11.00

Beslutet skickas till

Chefen för Kommunal utveckling.

§ 26 Dialog om samordningsförbundens framtida organisation samt IT-spåret inför Kommunalt forums möte den 4 jun i

Beslut

Primärkommunalt samverkansorgan beslutar

att notera informationen i ärendet om samordningsförbundens framtida organisation samt IT-spåret inför Kommunalt forums möte den 4 juni.

Information

PKS beslutade 210422 att ge arbetsgruppen, Anneli Hägg, Gert Jonsson och Linda Danielsson fortsatt uppdrag att arbeta fram förslag på samordningsförbundens framtida organisation samt IT-spåret inför Kommunalt forums möte den 4 juni

Anneli Hägg informerade om gruppens arbete. Fokus har legat på IT-spåret och de parter som ingår i styrgruppen för IT-spåret har träffats och diskuterat olika möjligheter att hitta en framkomlig väg för en fortsättning av IT-spåret efter den 1 januari 2023. Anneli informerade vidare om den information som kommer presenteras på Kommunalt forum den 4 juni.

Beslutet skickas till

Chefen för Kommunal utveckling.



Protokoll från sammanträde med Primärkommunalt samverkansorgan

§§ 22 -35

Tid: 2021-06-03 Kl 08.30 – 11.00

§ 27 Beslut om rekommendationsbeslut till länets kommuner om plan för God och nära vård

Beslut

Primärkommunalt samverkansorgan beslutar

att ge länets kommundirektörer i uppdrag att utreda konsekvenserna för länets kommuner ur ett ekonomiskt perspektiv vid ett införande av dokumentet Tillsammans möter vi framtidens behov inom området främjande, hälsa, stöd, omsorg och vård 2021-2030.

Information

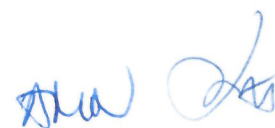
Anneli Forsgren informerade om de nationella styrdokument, huvudmännens gemensamma uppdrag och kommunernas uppdrag i samverkan och visade bifogad presentation.

Diskussion

Primärkommunalt samverkansorgan förde en diskussion om uppdragens ekonomiska konsekvenser för kommunerna och att dessa behöver utredas ytterligare. Vikten av en god förankring i kommunerna lyftes. Utredningen behöver belysa de ekonomiska konsekvenserna samt hur kommunerna tillsammans med region Jönköpings län kan säkerställa det praktiska genomförande av planen och förebygga att gränsdragningsproblem uppstår. Primärkommunalt samverkansorgan förordade att ge kommundirektörerna i uppdrag att utreda frågan och återrapportera till PKS på sammanträdet den 9 september.

Beslutet skickas till

Chefen för Kommunal utveckling



Protokoll från sammanträde med Primärkommunalt samverkansorgan

§§ 22 -35

Tid: 2021-06-03 Kl 08.30 – 11.00

§ 28 Val av vice ordförande Primärkommunalt samverkansorgan

Beslut

Primärkommunalt samverkansorgan beslutar

att utse Henrik Tvarnö som vice ordförande i Primärkommunalt samverkansorgan.

Information

En ny vice ordförande för Primärkommunalt samverkansorgan ska utses då Linda Danielsson lämnar sitt uppdrag.

Beslutet skickas till

Chefen för Kommunal utveckling

§ 29 Beslut rörande Mediacenter

Beslut

Primärkommunalt samverkansorgan beslutar

att godkänna utredningens förslag till åtgärder,

att utse länets kommundirektörer som beredningsgrupp/styrgrupp för Mediacenter,

att länets kommuner utser ledamöterna i Mediacenters styrelse.

Information

Primärkommunalt samverkansorgan har gett länets kommundirektörer i uppdrag att utreda Mediacenters verksamhet. Med anledning av uppdraget har en extern utredare (Thomas Tryggvesson) genomfört utredningen. Chefen för Kommunal utveckling redogjorde för utredarens förslag till åtgärder. Utöver de förslag till åtgärder som framgår av tjänsteskrivelsen





Protokoll från sammanträde med Primärkommunalt samverkansorgan

§§ 22 -35

Tid: 2021-06-03 Kl 08.30 – 11.00

föreslås att en beredningsgrupp tillsätts med uppdrag att fånga viktiga diskussionsfrågor mellan ägare och Mediacenter.

Diskussion

Primärkommunalt samverkansorgan ställde sig positiva till utredningens förslag till åtgärder. En diskussion fördes kring nuvarande former för val av ledamöter till Mediacenters styrelse. Primärkommunalt samverkansorgan anser att det åligger ägaren, länets kommuner, att utse ledamöter i styrelsen. Vidare diskuterades förslaget om en beredningsgrupp för tätare kontakt mellan ägare och Mediacenters verksamhet.

Kenth Williamsson informerade om att han ingår som ledamot i Mediacenters styrelse och anmälde därför att han inte deltar i beslutet.

Beslutet skickas till

Chefen för Kommunal utveckling

§ 30 Information från chefen för Kommunal utveckling

Beslut

Primärkommunalt samverkansorgan beslutar

att med godkännande lägga informationen till handlingarna,

Information

Chefen för kommunal utveckling informerade om det pågående arbetet att se över strukturerna för Rekos arbete. Fritidscheferna ingår numer i de tre strategigrupperna vilket även påverkat Rekos arbete som därför behöver ses över.

Beslutet skickas till

Chefen för Kommunal utveckling



Protokoll från sammanträde med Primärkommunalt samverkansorgan

§§ 22 -35

Tid: 2021-06-03 Kl 08.30 – 11.00

§ 31 Inkomna frågeställning

Inga frågeställningar har inkommit denna gång.

§ 32 Genomgång av ärenden på Kommunalt forums dagordning den 10 september

Beslut

Primärkommunalt samverkansorgan beslutar

att lyfta ärendet planering av kommunalt forums möten.

Information

Kommunalt forum nästa sammanträde är den 10 september.

Diskussion

Primärkommunalt samverkansorgan förde en diskussion kring ärenden att föra upp på Kommunalt forums dagordning den 10 september.

Beslutet skickas till

Chefen för Kommunal utveckling

§ 33 Anmälningssärenden Rjl 2020/216

Inga anmälningssärenden har inkommit denna gång.

Handwritten signatures in blue ink.

Protokoll från sammanträde med Primärkommunalt samverkansorgan

§§ 22 -35

Tid: 2021-06-03 Kl 08.30 – 11.00

§ 34 Naturbruksgymnasiet

Beslut

Primärkommunalt samverkansorgan beslutar

att inte ha för avsikt att ändra den tidigare överenskommelsen gällande ersättningsmodellen för naturbruksgymnasiet och informera skolchefsnätverket om beslutet.

Information

Avtalet mellan länets kommuner och region Jönköpings län har löper ut 2022 och ett nytt avtal ska tecknas. Parterna är inbjudna till en workshop den 18 juni angående det nya avtalet.

Diskussion

Primärkommunalt samverkansorgan förde en diskussion rörande parternas överenskommelse att arbeta långsiktigt och hållbart och där betalningsmodellen är en del. Primärkommunalt samverkansorgan gav förord åt att stå fast vid överenskommelsen inklusive betalningsmodellen och att skolchefsnätverket informeras om beslutet.

Beslutet skickas till

Chefen för Kommunal utveckling

§ 35 Biogas

Beslut

Primärkommunalt samverkansorgan beslutar

att föra upp ärendet om biogas och förslaget om ett gemensamt remissvar från länets kommuner och region Jönköpings län på Kommunalt forums dagordning den 4 juni.



Protokoll från sammanträde med Primärkommunalt samverkansorgan

§§ 22 -35

Tid: 2021-06-03 Kl 08.30 – 11.00

Information

I ett förslag som nu är ute på remiss föreslås att biogasbilar inte längre ska klassas som miljöbilar och i Jönköpings län är Eksjö utsedd remisskommun.

Diskussion

Primärkommunalt samverkansorgan förde en diskussion om konsekvenserna om förslaget skulle träda ikraft och förslag om ett gemensamt remissvar från länets 13 kommuner och regionen förordades.

Beslutet skickas till

Chefen för Kommunal utveckling

Vid protokollet

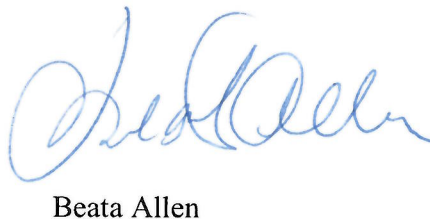


Yvonne Lindén Andersson

Justeras datum: 2021-06-07



Ann-Marie Nilsson



Beata Allen



Protokoll från sammanträde med Primärkommunalt samverkansorgan

§§ 22 -35

Tid: 2021-06-03 KI 08.30 – 11.00

Tillkännagivande av dag för justering av Primärkommunalt samverkansorgans protokoll 2021-06-03 har anslagits på Region Jönköpings län, Kommunal utvecklings anslagstavla, intygar:

Yvonne Lindén Andersson

Finansrapport 2:a kvartalet 2021

Likvida medel

Under det andra kvartalet har de likvida medlen pendlat mellan +170 mnkr och +309 mnkr.

Vid periodens utgång, 2021-06-30, uppgår de likvida medlen till +217 mnkr.

I genomsnitt uppgår de likvida medlen under kvartalet till +210 mnkr mot föregående kvartal +156 mnkr.

Under motsvarande kvartal 2020 uppgick de likvida medel och placeringar till i genomsnitt +142 mnkr.

Utvecklingen av de likvida medlen under perioden framgår av diagrammet på nästa sida.

Placeringar

Vid periodens utgång finns inte några placeringar i obligationer eller liknande utan placeringar sker i nuläget endast genom inlåning i bank.

Låneskuld

Kommunen har under 2021 upptagit netto 50 mnkr i nya lån.

Den totala låneskulden uppgår därmed vid periodens utgång till 470 mnkr.

Kommunfullmäktige har beslutat om låneram under 2021 på maximalt 639 mnkr.

Utlämnade lån

Kommunen har inga utlämnade lån eller långfristiga fordringar.

Checkräkningskredit

Värnamo kommun har en checkräkningskredit hos Swedbank på sammanlagt 100 mnkr.

Denna utnyttjas även av de kommunala bolagen. Nuvarande fördelning är enligt följande:

Värnamo kommun 25 mnkr, Finnvedsbostäder AB 20 mnkr, Värnamo Energi AB 35 mnkr och Värnamo Kommunala Industrifastigheter AB 20 mnkr.

Att notera för framtiden

1) Kommunen har en strategi att likvida medel ska uppgå till cirka 100 mnkr för att möta svängningar och undvika att använda checkräkningskredit.

2) En omfattande investeringsnivå påverkar de likvida medlen.

3) Sämre driftresultat än budget eller det ekonomiska målet minskar finansieringen av investeringarna med egna medel.

4) Försäljning av fastigheter påverkar de likvida medlen positivt.

KOMMUNLEDNINGSFÖRVALTNINGEN 2021-08-09

Johanna Svensson
Ekonomichef

